



Patricia Aelbrecht

« *Le Grand Voyage* »
L'expérience,
l'expérience racontée
et
l'économie d'expérience

La croisière hauturière vue au
travers de blogs de voyages



Patricia Aelbrecht (1959)

Licenciée en Géographie (1982)
Université Libre de Bruxelles

UNIVERSITE DE ÅBO AKADEMI, DEPARTEMENT DE FOLKLORISTIQUE NORDIQUE, FINLANDE

UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES, LABORATOIRE DE GÉOGRAPHIE HUMAINE, BELGIQUE

Patricia Aelbrecht

« **Le Grand Voyage** »

L'expérience, l'expérience racontée
et l'économie d'expérience

La croisière hauturière vue au travers de blogs de
voyages

Thèse de doctorat conduite en vue de l'obtention des grades de

Filosofie doktor

&

Docteur en Sciences Géographiques

Sous la direction de Madame la Professeure Ulrika Wolf-Knuts, Åbo Akademi et

Monsieur le Professeur Jean-Michel Decroly, Université Libre de Bruxelles

ISBN 978-952-12-2877-3
ISBN 978-952-12-2878-0 (digital)
Painosalama OY
Åbo 2013

Table des matières

TABLE DES MATIERES	3
PROLOGUE	7
1. INTRODUCTION	11
CONTEXTUALISATION	11
Le Grand Voyage	13
Alternance	14
Un parmi les autres	17
Raconte-moi une histoire !	19
OBJECTIF ET CONCEPTS CENTRAUX	19
Expérience touristique et récit	19
Objectif	20
Matériel	20
Géographie et folklore	21
Alternance: entre individuel et collectif, liberté et stabilité	22
Herméneutique critique	22
Plan	22
2. PROTOCOLE DE RECHERCHE	24
POSITION EPISTEMOLOGIQUE	25
DISCIPLINES	27
<i>Géographie: oui, mais laquelle?</i>	28
<i>La folkloristique aujourd'hui</i>	31
METHODES	34
<i>Paul Ricœur</i>	34
<i>Analyse culturelle</i>	39
<i>Lecture d'immersion</i>	41
3. MATÉRIEL EMPIRIQUE	42
BLOGS	43
<i>Blogosphère</i>	43
Privés ou publics	44
Blogs de voyage	45
<i>Blogs sélectionnés</i>	46
Critères de sélection	47
La route	47
Les navigateurs	48
Présentation des principaux blogs	50

Format de citations	58
AUTRES SOURCES EMPIRIQUES	58
Forums	58
Interviews.....	58
Magazines	59
UTILISATION DE SOURCES ELECTRONIQUES DIVERSES	60
4. L'EXPÉRIENCE : LE GRAND VOYAGE	62
EXPERIENCE: TENTATIVE DE DEFINITION	64
Expérience intégrale.....	65
PETITE ETHNOGRAPHIE DU GRAND VOYAGE.....	67
<i>Ulysse et compagnie</i>	71
Hier.....	72
Aujourd'hui	77
Ceux qui partent.....	81
<i>Parés à larguer les amarres ?</i>	86
Envie océane	87
Préparation	94
Route.....	103
Route et escales.....	105
Cartes.....	113
HISSER LES VOILES	117
La mer qu'on voit danser au fond des golfes clairs ...	123
Boat sweet home !.....	128
Matelots, matelotes ou capitaines	131
Les deux vies du bord.....	137
En mer.....	138
Ecales	145
Histoires de loups de mer	157
Sécurité	162
Et bien oui, touristes aussi!	168
Cap à L'Est	171
Dernière escale	171
Arrivée	173
Post navigationem	174
ALTERNANCES : ANALYSE DU MATERIEL EMPIRIQUE	180
<i>Voyageurs et nomades</i>	182
Voyageurs	183
Nomades.....	185
<i>Lever l'ancre et ancrage</i>	187
Lever l'ancre.....	187
Ancrage	192
<i>Entre-deux</i>	194
<i>Jeu</i>	197
Aventure	197
Oisiveté	199
<i>Les espaces du voyage</i>	201
Traversée	205
Le temps inexistant.....	206

Immensité.....	207
Mouvement.....	209
Arrivée.....	211
L'absolu et le relatif.....	212
L'espace-temps humain.....	213
Et la liberté ?.....	214
<i>Retour</i>	215
5. L'EXPÉRIENCE RACONTÉE	218
LA NATURE NARRATIVE DE L'EXPERIENCE.....	220
PARTAGER SON VOYAGE.....	222
<i>Différents récits, regards différents sur le monde</i>	223
<i>Faire face, face à face et autres facéties</i>	230
<i>Socialement compétent</i>	233
<i>Structurer expériences et souvenirs</i>	236
LE BLOG DE VOYAGE : UN FOLKLORE MODERNE.....	238
<i>Fragments d'autobiographie</i>	241
<i>Un récit de voyage</i>	242
Lettres de noblesse.....	248
<i>Une épopée d'aujourd'hui</i>	251
<i>Le récit, l'espace et le temps : chronotopes</i>	253
Mikhail Bakhtin.....	253
Chronotopes.....	255
Blogs de voyage et paysages chronotopiques.....	258
La route.....	259
Le seuil.....	260
L'Âge d'Or.....	260
L'idylle.....	262
L'Aventure.....	264
<i>Entrer dans le récit</i>	265
LE VOYAGE CONFIGURE.....	270
<i>L'expérience configurée</i>	270
Mimèsis I.....	272
Mimèsis II.....	274
Mimèsis III.....	275
<i>Le voyage configuré</i>	277
<i>Conclusion</i>	283
6. L'ÉCONOMIE D'EXPÉRIENCE ET LE TOURISME	285
LE TOURISME : UNE ECONOMIE D'EXPERIENCE.....	287
<i>L'économie d'expérience</i>	287
<i>Tourisme d'expérience : Ambiguïté et paradoxes</i>	291

L'EXPERIENCE TOURISTIQUE DANS LES BLOGS	295
<i>Ambivalence</i>	298
<i>Expérience online</i>	302
<i>Moments forts, le voyage parfait et la trivialité</i>	308
<i>Destinations</i>	312
Cap vers.....	312
Escales racontées	314
Images.....	314
Relations	319
Paysages	325
<i>Voileux, touristes et consommateurs</i>	327
Le temps.....	328
Les compétences.....	330
Biens propres	332
Services	334
<i>L'expérience comme produit</i>	339
<i>Guides touristiques de demain?</i>	343
L'EXPERIENCE, L'EXPERIENCE RACONTEE ET LE TOURISME D'EXPERIENCE	347
<i>Approcher l'expérience touristique</i>	347
<i>Configuration touristique : de la théorie à la pratique</i>	349
Préfiguration	350
Configuration	350
Refiguration	351
7. ET ALORS CE VOYAGE ? CONCLUSIONS	353
SVENSK SAMMANFATTNING	357
ENGLISH ABSTRACT.....	359
BIBLIOGRAPHIE	363
BIBLIOGRAPHIE VIRTUELLE	374
Blogs	374
Forums.....	375
Divers.....	375
ANNEXE	376
LE VOYAGE DE LOREN	376

Prologue

Dans le milieu de la voile de plaisance, le « Grand Voyage » désigne une croisière au long cours étalée sur de nombreux mois, voire des années, qui comprend des traversées conséquentes, en opposition avec la croisière côtière de brève durée. Les blogs qui sont à la base de cette étude racontent la boucle Atlantique qui mène, en un an ou deux, les navigateurs d'Europe à la Mer des Caraïbes pour les ramener à leur port d'attache.

Dans tout travail de sciences humaines, il importe de se positionner en tant que chercheur(e) par rapport à son sujet d'étude. La croisière hauturière a fait si longtemps partie de mon existence que je ne peux pas me définir comme participante-observante ou observante-participante. En l'analysant, c'est ce qui fut ma vie ordinaire que j'analyse, me rangeant ainsi dans la tradition de l'analyse culturelle : étudier sa culture comme une autre. J'ai navigué, vécu de nombreuses années à bord d'un voilier et travaillé avec celui-ci comme entrepreneur touristique. Cette thèse s'ancre donc dans une pratique et une connaissance concrète des trois éléments que j'y traite : l'expérience de la croisière hauturière, sa mise en récit et le secteur économique qui la rend possible. Je me dois de décrire ce parcours pour préciser ma position. Pour ce faire, je choisis le récit, car les émotions qui l'ont accompagné influencent le regard que je porte consciemment ou pas sur mon matériel.

Mon premier contact avec la mer à bord d'un dériveur fut amusant, mais pas très concluant. « Tu n'as pas le sens marin », m'a-t-on dit à maintes reprises. Je ne sens pas d'où vient le vent et je suis plus volontiers les oiseaux de mer que le cap ! À 20 ans, j'ai été initiée aux joies et aux peines de la croisière sur un petit voilier de 8,50m naviguant dans les eaux grecques. Les plages de sable rose et les eaux turquoise ont alterné avec la réparation épique de toilettes bouchées, des soirées endiablées avec des amis d'un jour ou plus, le mal de mer, la douceur d'une navigation sous des reflets de lune sur une mer presque étale. Départs, arrivées, nouvelles partances, nouvelles expériences. Retour à Bruxelles. Cette année-là, mes désirs d'aventure prirent une nouvelle direction, vague, mais marine. Des livres se sont révélés avoir une influence insidieuse : autant de graines d'où a germé mon désir de Grand Voyage, de rivages sauvages, de vie libre et frugale parmi des gens simples. Pas de consumérisme, de vie formatée, de course au statut et à l'argent. Liberté des oiseaux de passage que chantait Brassens. Je me voyais en princesse aux pieds nus, la peau tannée par le soleil, vivant dans des endroits idylliques. Bizarrement, je ne m'imaginais jamais en traversée, nourrissant les poissons et le teint vert de gris, ou rivée à la barre les yeux fixés aux pennons parce que je n'ai jamais bien pu dire d'où soufflait le vent !!!

Quelques années plus tard, l'utopie a demandé à être réalisée. Pour elle, j'ai abandonné un travail de chercheuse très mal payé pour un emploi plus rémunérateur. C'est que pour partir vivre de presque rien sur un bateau, il faut quand même un minimum conséquent. Acheter le bateau d'occasion, gratter, piquer la rouille, repeindre, faire des listes d'achats nécessaires et travailler pour les payer. Nous n'avons jamais largué les amarres.

Les tensions dûes à l'espace confiné et à un budget restreint ainsi que l'insécurité d'une vie qui nous attirait, mais dont nous ne savions que trop peu de choses, ont eu raison du projet. Les tensions et l'angoisse sont insidieuses : on les enfouit, on se les cache. Mais elles surgissent, violentes, lorsque le vent rugit, que le moteur répond mal, qu'il faut accoster le bateau en faisant des nœuds qu'on ne maîtrise pas encore. Ou qu'il faut régler un problème électrique et qu'aucun des deux membres d'équipage n'a la moindre idée de la solution à adopter. Tensions encore, lorsque le bateau devient un gouffre financier. Je me suis retrouvée seule sur le quai, avec mes petites affaires.

Ce rêve représentait tant. Lorsqu'il s'est évanoui, j'ai eu l'impression de ne plus exister. Pour lui, j'avais sacrifié carrière, confort. Mon identité s'était construite autour du bateau, il n'en restait plus rien.

Reconstruction. Je m'étais jurée qu'on ne m'y reprendrait plus, mais on m'y a quand même reprise !!! En 1998, nouveau home : 10,70m de long pour 3,75 de large. Le capitaine, né sur une île de l'Archipel finlandais, navigue comme il respire et considère la terre juste bonne à y amarrer les bateaux, le temps d'un ravitaillement. Pour lui, il suffit de naviguer, de bouger pour vivre. Peu importe sur quelle mer. Où qu'il soit, s'il est à bord d'un bateau, il est bien. Il vit dans un voilier, moi dans une maison qui flotte. Soudain, l'idée du Grand Voyage a rejailli comme un diable de sa boîte, insidieuse, aguichante. Espace neuf, frais, limpide s'ouvrant sur tous les possibles : c'est un rêve qui repousse l'horizon. Nous avons vécu presque huit ans sur le bateau : en Espagne puis dans l'Archipel finlandais. Mais nous n'avons jamais largué les amarres pour de bon. Le capitaine n'en avait jamais éprouvé le besoin et moi, je l'ai perdu !

L'idée d'un plus long voyage s'est diluée dans les eaux de la Guadiana, le fleuve qui sépare l'Espagne du sud du Portugal. Nous avons séjourné plus de deux mois dans cet estuaire étrange. Espace liminal s'il en est un : entre mer et terre, entre eau de mer et eau douce, le courant s'inversant à chaque marée, le bateau tournant sur son ancre tantôt vers l'amont tantôt vers l'aval, entre deux pays, deux langues, deux cultures, entre tourisme et ruralité profonde. Et lieu de rassemblement de navigateurs en partance ou sur le retour et de baroudeurs coincés entre une errance vidée de sa substance et l'incapacité de mettre sac à terre.

Durant ces semaines nous avons écouté, questionné, observé tous ces gens. Le monde avait changé. Moitessier parcourait les mers et les îles dans les années 60-80.

Vingt ans s'étaient écoulés depuis. Le Grand Voyage devenait tourisme. Au fil des conversations, mon rêve s'est évanoui.

Nous voyagions avec un budget limité n'autorisant quasiment aucune échappatoire au huis clos avec l'autre et avec soi-même. Ces conditions m'ont forcée à une réflexion beaucoup plus dense sur le sens de la vie, du voyage, de la société que je ne l'aurais fait si nous avions disposé d'un budget plus confortable. Mon voyage s'est concrètement arrêté dans ce fleuve et s'est intériorisé : il était devenu attitude par rapport à la vie et ne dépendait plus d'un ailleurs idyllique ou idéalisé. Ce fut une initiation douloureuse, mais riche de moments merveilleux.

Après ce périple, nous avons mis le cap sur la Finlande où nous avons vécu à bord, nous servant du voilier comme moyen de locomotion entre les îles. Durant plusieurs étés, nous avons accueilli des touristes français pour une croisière dans l'Archipel. Cette expérience m'a permis de récolter plus de témoignages encore sur le rêve de voyage. Mais elle m'a aussi sensibilisée aux liens qui mêlent rêve et économie. J'ai fait face aux problèmes d'une petite entreprise touristique : collaboration avec une grande agence de tourisme d'expérience à Paris, présentation des voyages proposés au Salon Nautique de Paris, marketing, gestion, etc. Il a fallu créer la destination encore méconnue, susciter l'envie de la découvrir. Et surtout, en soutenant les clients dans l'élaboration de leur récit avant, pendant et après leur croisière, j'ai réalisé dans la pratique l'importance de la narration dans le degré de satisfaction de l'expérience touristique.

Depuis, j'ai sans regret regagné la terre ferme.

Je me dois encore de signaler un élément autobiographique qui a fortement influencé mon travail : ma thèse est non seulement interdisciplinaire, elle est aussi multiculturelle. Durant près de 20 ans, j'ai vécu dans l'Archipel suédophone de Finlande. La culture scandinave et la langue suédoise ont fortement influencé ma pensée et mon mode d'écriture, même si j'ai préféré la richesse métaphorique du français.

À la Professeure Ulrika Wolf-Knuts, ma directrice de thèse en Folkloristique, qui d'un regard m'a donné l'envie de refaire deux ans d'études pour pouvoir travailler avec elle. Pour sa guidance et son soutien indéfectible au long de ces années de cheminement intellectuel et personnel. Pour nos longues conversations qui me paraissent toujours trop courtes, et plus que tout, pour sa profonde chaleur humaine.

Au Professeur Jean-Michel Decroly, mon directeur de thèse en Géographie, qui m'a offert la possibilité de redevenir géographe en me proposant d'écrire ma thèse sous sa cotutelle. Pour la confiance qu'il m'a accordée en me laissant l'autonomie de travail dont j'avais besoin. Pour la justesse et l'effet tonifiant de ses remarques. Pour le plaisir que j'ai tiré de nos entretiens que j'espère pouvoir poursuivre.

Au Professeur Bengt Kristensson Ugglå, qui a fait office de troisième directeur de thèse, qui m'a introduite à la philosophie de Paul Ricoeur et soutenue dans mon

utilisation de celle-ci tout au long de mon travail. Pour m'avoir accueillie dans son séminaire doctoral, pour m'avoir inspirée, écoutée et guidée. Pour m'avoir entraînée dans Nurope. Pour le souhait que j'ai de continuer l'aventure intellectuelle en sa compagnie.

Au Professeur Guy Houvenaghel, pour m'avoir donné il y a 30 ans, le goût de la recherche. Pour son amitié aussi.

Aux fondations « Svenska Litteratursällskapet i Finland », « Stiftelsens för Åbo Akademi Forskningsinstitutet », « Donnerska Institutet » ainsi qu'à la fondation Waldemar von Frenckells pour m'avoir octroyé les moyens financiers de mener à bien ce projet.

À tous les auteurs de blogs qui ont inspiré mon travail. À Yves de Montbron pour m'avoir aimablement autorisée à utiliser son texte. À mes informants, Ulysse et Pénélope. À Jean-Luc Gourmelen pour son avis éclairé, à Lib.

À tous ceux qui de près ou de loin m'ont assistée et offert leur aide lorsque j'en ai eu besoin.

À mes collègues du département de Folkloristique de Åbo Akademi pour leur accueil, leur amitié, pour leurs avis et leurs conseils lors des séminaires de recherches. À mes collègues du laboratoire de Géographie humaine, ceux que j'ai retrouvés après de nombreuses années et les plus jeunes, pour m'avoir si bien intégrée parmi eux. A Tatiana et Benjamin pour m'avoir fait une place dans leur bureau ainsi que pour les riches et joyeuses conversations que nous y avons.

À Åke, pour les fantastiques aventures que nous avons vécues ensemble et à Maria, pour son amitié et l'hospitalité qu'elle m'offre avec lui.

À Maman et Maurille, Anne et Tatiana pour leur précieux travail de relecture et leurs encouragements.

À tous les amis qui m'ont soutenue et surtout, ont accepté mon indisponibilité.

À Éléonore, toujours présente et compréhensive, et à Tatiana, boule de joie et de vivacité d'esprit. Pour leur « endurance », leur amitié, leur chaleur, leur aide et leur complicité. À Gabi, qui même loin est toujours présente.

À Maman, pour m'avoir inconditionnellement supportée, pour s'être faite discrète et légère afin de ne pas me déranger. Pour ce qu'elle m'a appris et donné.

À Jean-Marie, pour son soutien quotidien, sa confiance, ses conseils avisés, sa patience et sa force. Pour...

Un grand sourire et un immense merci !!!!!!!

Bruxelles, le 24 avril 2013

Patricia Aelbrecht

1. Introduction

« Le voyage est une structure existentielle fondamentale qui nous permet de créer de la perspective. » (Skårderud 2003)

Contextualisation

*Ô Muse, conte-moi l'aventure de l'inventif:
Celui qui pilla Troie, qui pendant des années erra,
Voyant beaucoup de villes, découvrant beaucoup d'usages,
Souffrant beaucoup d'angoisses dans son âme sur la mer,
Pour défendre sa vie et le retour de ses marins.
C'est l'homme aux mille tours, Muse, qu'il faut me dire...¹*

Vers la fin du VIII^e siècle avant notre ère, Ulysse l'Ancien affrontait la mer et les dieux, résistant à leurs tentations, déjouant maints pièges grâce à sa ruse et son intelligence pour s'en retourner à Ithaque. Aux détours d'un périple qu'il n'avait pas vraiment choisi et ne fut pas de tout repos, il faut le dire. Homère nous raconta son histoire, qui conserve sa puissance évocatrice.

Aujourd'hui son petit-fils, Ulysse de son vrai nom, a 10 ans. Écolier moussaillon, il raconte ses aventures transatlantiques sur le blog qu'il partage avec ses parents: *L'Oeil d'Ulysse*.

Juin 2009. Açores : Certains se demandent ce que je fais en mer.

Par exemple, le matin je me lève et je déjeune, pour ça je me fabrique des galettes de sarasin. Faire à manger sur le bateau prend du temps car ça bouge beaucoup. Sinon sur un bateau, si on aime pas lire, c'est la mort. Ensuite, il y a un peu d'école... sans commentaires... Avec Cordélia et Pascal, on joue souvent à la scopa et au backgammon. Quand ils dorment les deux, je surveille le bateau. C'est-à-dire régler

¹ Premiers vers de l'Odyssée <http://fr.wikipedia.org/wiki/Odyssée>

les voiles, abbatre ou loffer si le vent tourne et surtout regarder l'horizon chaque 20 minutes. Nous avons du fil de fer et je m'amuse à faire des formes comme par exemple un oiseau. Si on fait assez de moteur, je peux recherger ma PSP et je joue de temps en temps le soir. J'aime bien m'installer confortablement sur le palan de l'écoute de GV et j'aime bien aussi aller tout à l'avant (quand ça ne déferle pas). Quand il y a beaucoup de mer, les vagues sont très belles. Ces temps, on pêche rien, mais je m'occupe quand même de mettre la ligne et de changer les leurres. Les journées passent vite et le soir je fais le point sur la carte pour voir combien de milles on a parcouru. La nuit, je dors dans ma cabine en entendant les bruissements de l'eau sur la coque. C'est cool. Yeh man.¹

Ils sont partis tous les trois, pour le plaisir, sur un voilier confortable, ils ont aussi essuyé quelques mésaventures, ont résisté à l'appel d'îles paradisiaques et s'en sont retournés. Mais, plus besoin de scalde, ils se mettent en scène et se racontent eux-mêmes en ligne. Le contexte a évolué: le mythe, lui, demeure vivant, même si la technologie a remplacé les dieux et que l'errance d'Ulysse est devenue tourisme. Et le récit se perpétue au travers des blogs de voyage que ces navigateurs d'aujourd'hui publient sur internet.

Car la tradition se cache derrière les pratiques personnelles de ces voyageurs. Elle inspire leurs désirs de partance, guide leur route et se retrouve en palimpseste dans les histoires qu'ils publient maintenant sur ce nouveau média. Elle influence à leur insu le regard qu'ils portent sur l'ailleurs, sur les lieux qu'ils découvrent et colore toute leur expérience. L'industrie touristique ne peut ignorer sa force d'inertie.

Cette thèse est basée sur des journaux de bord électroniques de plaisanciers au long cours français. Ces récits de voyage virtuels y sont envisagés comme la forme folklorisée d'un genre littéraire, un conte actuel mettant l'accent sur l'individualité et la réalisation personnelle. En privilégiant l'analyse de la relation entre l'espace concret du voyage et l'espace subjectif vécu par les voyageurs comme exprimé dans les blogs, cette recherche permet de mettre en évidence la nature collective profondément ancrée dans la tradition occidentale d'une expérience qui se veut originale et personnelle. Mon but est d'étudier la relation existant entre une expérience et sa narration ainsi que l'intérêt que revêt cette dernière pour l'économie qui participe à son élaboration. J'examine le rôle que peuvent jouer ces récits pour le tourisme d'expérience, notamment leur validité en tant qu'instrument d'approche de l'expérience touristique.

¹ <http://www.vaqualarme.ch/l'oeil%20d'ulyse.htm>

Le Grand Voyage

« Le Grand Voyage »¹ de ceux qui laissent famille, amis, travail, maison pour s'en aller une ou plusieurs années voguer sur les mers à bord de leur voilier, à la poursuite de leurs rêves, illustre bien le discours d'autonomisation individuelle et de réalisation personnelle répandu dans la société actuelle. Exemple d'expérience extrême par l'intensité de l'engagement en temps et en argent qu'elle nécessite, la grande croisière n'est plus un phénomène isolé. En effet, aujourd'hui, des centaines, voir des milliers de voiliers larguent chaque année les amarres dans les pays occidentaux pour s'élancer sur les mers. Ces équipages partent pour un, deux, trois ans, voir plus, naviguer pour la plupart autour de l'Atlantique, ou faire le tour du monde pour les plus ambitieux. Ils viennent de tous horizons, riches et moins riches, naviguant sur des bateaux luxueux ou sur de vieilles coquilles de noix. En couple, en familles parfois nombreuses, solitaires, retraités, ou jeunes, ils s'en vont croquer le monde, guidés par leurs rêves, poussés par un désir intense qui justifie les sacrifices parfois impressionnants qu'ils acceptent pour prendre le départ. Car si la croisière hauturière est longtemps restée le domaine réservé des aventuriers et autres originaux téméraires, ce n'est plus le cas : une importante industrie de biens et de services a vu le jour qui rend maintenant le départ accessible à qui le souhaite assez ardemment. L'évolution des bateaux et du matériel de navigation, l'offre de cours de tous genres, les services de convoyage et d'assistance permettent aujourd'hui même aux néophytes de s'aventurer sur les flots sans encourir de risque majeur.

Ceux qui partent commencent le plus souvent leur voyage dans les récits des marins qui les ont précédés et l'achèvent par leur propre histoire. S'inscrivant dans la tradition des récits de voyage qui remonte à l'Antiquité², la littérature de mer a son salon et ses classiques qui ont inspiré plusieurs générations de voyageurs. Cependant, chacun ayant aujourd'hui la possibilité de publier sa propre histoire sur Internet, d'un genre littéraire aux mains d'écrivains voyageurs le récit de voyage est devenu un genre de folklore moderne, compris comme l'expression inscrite dans la tradition au travers de laquelle les membres d'un groupe représentent leurs comportements, leurs coutumes et leurs manières de penser communs. En effet, ces textes sont porteurs de valeurs collectives masquées derrière les aventures particulières. Leurs auteurs y expriment les usages (comportements, croyances et valeurs partagées) ayant cours parmi la communauté des plaisanciers voyageurs – dont celui de publier un récit de leur périple sur la Toile.

Ces histoires écrites sur des sites personnels confirment leurs auteurs dans leur identité de voyageurs. De plus elles tissent un lien imaginaire entre le voyage objectif et

¹ Expression utilisée par ceux-là mêmes qui l'entreprennent, notamment pour désigner les voiliers équipés pour un tel périple: voilier de Grand Voyage.

² L'Odyssée d'Homère est le précurseur souvent cité dans les blogs des récits de mer.

le lecteur qui languit d'oser lui aussi réaliser ses rêves, ou qui s'identifie avec l'auteur et vit au travers du voyage de l'autre. Les récits, intimement reliés au voyage réel sont en même temps fictions donnant à leur tour naissance à d'autres voyages, concrets ou virtuels. En tant que forme esthétique de communication, ces récits constituent une rencontre entre la sphère privée et la sphère collective. Alors qu'ils croient larguer les amarres pour vivre une expérience unique, ils rompent avec leur espace de vie ordinaire pour pénétrer consciemment ou non, celui de la légende. Le mythe fondateur d'Ulysse retravaillé par l'époque se retrouve dans les narrations de ses émules d'aujourd'hui qui participent ainsi, qu'ils le veuillent ou non, à développer l'industrie touristique.

Peu d'expériences touristiques ont l'ampleur et la charge mythique du Grand Voyage ce qui en fait un objet d'étude particulièrement intéressant. Par sa richesse symbolique et sa complexité, il est représentatif de la plupart des aspirations actuelles en matière de voyage alors même qu'il s'inscrit dans la tradition des marins découvreurs et rêveurs d'ailleurs. Il entraîne ceux qui l'entreprennent dans un double déplacement à la fois géographique et intérieur qui témoigne de l'ancrage vivace de certaines tendances sociétales contemporaines dans la culture traditionnelle occidentale. Expérience profondément transformatrice qui répond à une aspiration à réalisation personnelle et à l'authenticité, le Grand Voyage est aussi un acte de consommation à l'origine de l'essor d'une industrie florissante. Ambigu à bien des niveaux, il incarne la quête duelle de liberté et de stabilité qui anime l'individu d'aujourd'hui. Il doit donc être situé dans le contexte social contemporain dominé par le discours de la quête identitaire et du désir d'autonomie du sujet qui marque les pratiques voyageuses et l'industrie touristique ainsi qu'il favorise l'émergence des récits.

Alternance

Propulsée par l'appareil médiatique et les technologies d'information, l'image de l'individu accompli, créatif, indépendant contrôlant sa vie et décidant de ses contraintes est omniprésente aujourd'hui (Kaufmann 2001/2004, Maffesoli 1988). Le désir d'émancipation semble devenu un fait de société. Cependant, comme l'écrit Jean-Claude Kaufmann, si ce discours de l'individu autonome envahit le sens commun, cette « *idéologie de notre époque qui se fonde sur l'idée de l'individu souverain* » (Kaufmann 2001/2004 p.26) est basée sur une fiction : celle d'un moi abstrait immuable. L'individualisation de la société est bien réelle, mais elle est un processus social, un modèle vrai en tendance. Le concept du moi abstrait est, au centre de la construction sociale de la réalité : c'est une fiction qui agit. Chacun veut désormais suivre la ligne de ses désirs, « se réaliser » en réalisant librement ses choix.

Mais poursuit Kaufmann, il s'agit d'une tendance de surface, car en réalité l'individu n'est pas aussi libéré et autonome que l'on veut l'imaginer : le mouvement émancipatoire n'est pas dans les individus s'arrachant seuls des normes, mais il vient du social. Il s'agit plutôt d'un bricolage personnalisé sur des schémas sociaux acquis : la liberté résidant dans la sélection des possibilités offertes par la société et la culture, des modèles proposés par les médias, les réseaux sociaux et autres. Seulement, plus l'illusion d'un moi autonome à trouver se répand, plus elle renforce concrètement l'individu. Pourtant c'est en puisant au réservoir des idées flottant dans l'air du temps, en bricolant du social qu'il s'invente (Kaufmann 2001/2004).

Cet individu émergent, à la fois unique et plus commun qu'il ne se souhaiterait, se cherche dans un exercice d'équilibre entre des aspirations souvent paradoxales qu'il essaie d'intégrer. Sa position n'est pas fixe. Elle oscille dans un mouvement de contraction-expansion, entre internalisation et extériorisation, individualité et socialité, liberté et contraintes, indépendance et appartenance. Refusant de plus en plus la dualité, le sujet ne veut plus exclure, mais vivre tout. Le plus souvent en alternance, lorsqu'il ne peut réaliser tous ses désirs au même moment. Il cultive les contrastes qui pimentent son existence et lui donnent l'impression d'être plus vivant. Comme d'autre part, ce centrage sur la personne a modifié et revalorisé le rapport au corps, aux perceptions sensuelles, aux émotions ; il ne suffit plus de penser, il faut sentir, vivre, éprouver, expérimenter. Et fort. Et être libre.

Pourtant, si le sujet contemporain revendique la liberté d'être et de devenir, il lui est parfois lourd d'en assumer la responsabilité (Ehrenberg 1998, de Singly 2003). Se « trouver » en tant qu'individu distinct, responsable, libre et conscient de ses choix, demande que l'on astreigne à un travail réflexif. Or pour se voir, il faut se refléter dans le miroir qu'est l'Autre. Donc si d'un côté, la stabilité est devenue synonyme de stagnation, de l'autre, la sensation d'être en mouvance permanente rend parfois un peu nauséux (Bauman 2005) cet individu qui cherche un semblant d'équilibre dans le passé ou dans un ailleurs qui y renvoie (de Singly 2003, Melucci 1996, Urbain 2003A). Ce que lui permet le voyage (Urbain 2003A, Skårderud 2002).

De fait, cette tendance générale à la bipolarisation, au désir de vivre tout et son contraire, au même moment ou en alternance, selon les possibilités, se retrouve chez les navigateurs au long cours qui sont au centre de cette étude.

Au premier regard, il semble que ce soit pour voguer vers la liberté qu'ils larguent les amarres et quittent pour un temps la vie quotidienne de leur contrée d'origine. Leur motivation est assez forte pour les lancer dans un projet d'une telle envergure, pour les éloigner de la sécurité d'un cadre de vie normalisé et les lancer vers ce qu'ils perçoivent comme l'aventure. Cette liberté à laquelle ils aspirent a donc deux dimensions. Dans un premier temps, il s'agit d'une échappée, d'un mouvement émancipatoire qui les détache,

les libère de leurs structures de vie ordinaires. Ils aspirent à se dégager de conditions ressenties comme contraignantes, à se libérer des obligations d'une vie trop trépidante, d'un temps dont ils ont perdu le contrôle, de relations perçues comme trop liantes, de normes difficiles à transgresser. Ensuite, le mouvement s'affranchit de son point de départ et se dirige vers l'avant : vers de nouveaux espaces, une nouvelle temporalité, de nouvelles rencontres. Les voyageurs veulent se sentir libres de suivre leurs rêves et leurs envies, libres de s'isoler ou de se tourner vers les autres. Libres de se trouver. Espace d'invention de soi, le voyage, qu'il soit imaginaire ou concret, est avant tout une attitude (Urbain 2003A) qui pousse à recréer l'exotisme. Il aide le voyageur à poser un regard neuf sur ce qui l'entoure, sur les autres et sur lui-même, à tenter d'interpréter l'existence à sa façon. Il s'agit d'opérer une rupture avec le quotidien afin de mieux le voir, essayer de comprendre le monde afin de mieux se comprendre. Le changement de perspective que le voyage impose permet de sortir de la vie ordinaire dont l'individu n'a souvent pas conscience à force d'y être immergé. Ses habitudes, ses attitudes culturelles et personnelles contrastent dès lors avec les paysages humains et physiques rencontrés. Non seulement cette tension les rend perceptibles, mais dans un mouvement réflexif, elle oblige aussi à se prendre soi-même en considération. Au fil des lieux visités, tout en rencontrant l'autre, le voyageur se révèle à lui-même : à chaque escale, il découvre un nouvel aspect de sa silhouette projetée sur un nouvel environnement. Le voyage est une boucle: appareiller pour se distancer, afin de mieux se retourner sur soi-même.

En y regardant de plus près, cette force centrifuge du voyage est accompagnée d'un mouvement centripète de repli sur soi, sur le noyau intime : s'éloigner pour trouver au travers de contraintes choisies une stabilité qui n'est plus perçue dans la vie trépidante des villes. Certes, si le sujet actuel est attiré, d'un côté, par la liberté, l'originalité, le mouvement, la création et le neuf et il l'est aussi, de l'autre, par la sécurité, la norme, la constance, la tradition, la nostalgie. Alberto Melucci parle de ce besoin ambivalent de l'individu contemporain :

Daily life is scored by the marks of an unresolved tension between, on the one hand, the dynamic impulse to continuously create the new space and contents of experience, and, on the other hand, the need to observe the natural confines of experience itself.
(Melucci 1996 p.2)

En effet, victime de son appétit gargantuesque d'activité, il ne trouve plus l'espace temporel pour effectuer le travail introspectif qu'exige sa soif de devenir « lui-même » – formule aussi courante qu'énigmatique. Pris dans une ronde infernale, entraîné par sa force centrifuge, il éprouve le besoin d'en échapper pour se recentrer. Pour reprendre le contrôle du temps, pour le ralentir, il rêve d'échappées, de nature, d'horizons vierges

vers lesquels il voyage en personne ou par l'intermédiaire des mots, des images ou des sons de ceux qui se sont évadés avant lui. Comme l'écrit Alberto Melucci, l'accès facilité à une profusion d'informations a changé la structure de ses expériences en modifiant les représentations de l'espace et du temps ainsi que le rapport établi entre possibilité et réalité : c'est le lien entre le réel et le symbolique qui est affecté. Les relations et les représentations édifient l'expérience, plus encore que les circonstances. Et à l'espace concret s'ajoute un espace abstrait fait d'une myriade d'informations (Melucci 1996). Voyager revient à stabiliser cette construction incessante d'images en allant sur place la vérifier (Urbain 2003A). Il s'agit de lui donner un contour, alors même que par leurs récits et les nouvelles interprétations qu'ils en donnent, les voyageurs participent à la construction d'espaces rendus flous à force d'être trop informés. Pour redonner forme à l'espace, aux territoires, il faut arrêter le temps. Pour arrêter le temps, il faut changer d'espace, de lieu. Puis revenir à l'agitation et la stimulation afin que l'ennui ne surgisse pas : on revient –presque– toujours d'un voyage

Pour Melucci, le soi doit « avoir du jeu », comme un gond doit être suffisamment lâche pour pivoter librement sur son axe en même temps que celui-ci le garde en place et lui permet de fonctionner. Il est important pour l'individu de parvenir à passer souplement de l'ouverture du soi à son repli (Melucci 1996). Ce « jeu » semble particulièrement nécessaire entre le désir d'individualisation et l'être social. La recherche d'autonomie, l'émancipation par rapport aux identités imposées, le processus identitaire et l'effort de construction qu'il occasionne s'accompagnent d'un besoin du social et de toutes les identités fragmentaires qu'il propose.

Le Grand Voyage exemplifie parfaitement ce besoin d'alternance. Partir parce qu'on ne parvient pas à changer le rythme de l'existence dans l'espace de la vie ordinaire, puis y revenir, s'ouvrir aux autres pour mieux se replier sur soi, glisser incessamment d'un espace exotique à un espace endotique, être ailleurs et chez soi, prendre des risques et être en sécurité : les plaisanciers au long cours oscillent sans cesse entre des positions polarisées. Et ils aiment cela !

Un parmi les autres

La culture et le folklore –compris comme l'expression particulière de valeurs collectives– constituent des espaces de rencontre privilégiés entre l'individu et le groupe et où s'expriment liberté et stabilité, invention et format (Serres 2007). Cette position apparaît clairement dans le cas des journaux de bord analysés dans le cadre de cette recherche : récits d'une aventure perçue comme extraordinaire, hors du commun, ils présentent néanmoins une forme stéréotypée nécessaire à leur acceptation par les pairs, forme qui normalise et filtre le vécu. Or dans la seconde modernité, c'est justement

l'interface entre le sujet et la société qui est problématisée (de Singly 2003, Kaufmann 2004, Melucci 1996, Maffesoli 1988). Il me semble donc intéressant d'axer l'analyse sur cette ambiguïté qui se retrouve aux trois niveaux étudiés dans le cadre de cette étude. Premièrement, au niveau de l'expérience puisque les voyageurs sont animés à la fois par un désir d'aventure, de liberté, d'audace, d'esprit rebelle, mais aussi par la nostalgie du paradis perdu, d'une société holistique réglée par les traditions, d'un repli idyllique sur le noyau familial, de l'idéal d'une vie simple et sauvage. Deuxièmement, au niveau du récit de cette expérience, le contenu privé se mêle au discours touristique et sa forme est calquée sur les récits de voyage précédents. Les expériences vécues ne sont que des anecdotes qui viennent pimenter d'une touche individuelle une histoire collective. Ainsi se crée un folklore vivant dont chacun est le personnage et qui sous l'apparence personnelle cache des formes communes qui parlent de valeurs collectives. Troisièmement, au niveau de l'économie qui entoure le voyage : elle propose des solutions « standardisées », mais qui permettront à ceux qui partent de réaliser leur voyage intime. Il s'agit de vivre les mêmes expériences que les autres, mais en les personnalisant pour leur donner une illusion d'originalité. Car aussi autonomes qu'ils se veulent, peu de gens voyagent de façon tout à fait indépendante. Leurs périple sont le plus souvent encadrés, organisés ou planifiés par des professionnels qui laissent malgré tout au client l'espace de faire ses propres choix. C'est que l'industrie touristique a réagi aux exigences nouvelles de ses consommateurs : ses nouvelles stratégies font la place belle au sujet et on peut noter l'individualisation croissante des produits proposés. Elle ajoute une plus-value à ses services en proposant à ses clients de vivre des moments intenses dont ils se souviendront. En effet, dans nos sociétés occidentales au niveau de confort de vie élevé, la consommation de biens matériels tend à céder le pas à la consommation de biens intangibles permettant une valorisation personnelle : émotions, sens, plaisir, enrichissement personnel, apprentissage, soins, tout ce qui permet de se créer en tant que personne unique. Poussé par son désir d'originalité, son refus de disparaître dans la masse, le consommateur émancipé se veut créateur ou cocréateur des biens et des services qu'il consomme. Il exige des produits adaptés à ses besoins et ses envies personnels et cherche à vivre des expériences qui puissent enrichir sa biographie et qui l'aident à construire et reconstruire son identité. Autant d'expériences qui ont un sens pour lui et qui enrichiront son récit de vie. Dans cette perspective, l'histoire qui importe est celle racontée par le client et, non plus, le conte créé par l'entreprise pour l'attirer.

Raconte-moi une histoire !

Longtemps exclu, l'émotionnel se crée une place dans le secteur économique ; affects, motivation, satisfaction, interaction, dialogue sont maintenant des mots-clé. Cette pénétration des valeurs affectives a notamment suscité un engouement pour le « storytelling » (Salmon 2007, Boje 2008, Gabriel 2000). Les qualités du récit comme élément élaborateur de sens, comme mode d'expression des valeurs culturelles de groupe, comme soutien identitaire et constructeur de mémoire, associées à son potentiel de mobilisation des émotions, en font un outil puissant. Qu'il s'agisse de consolider la cohésion organisationnelle et de motiver le personnel, de communiquer avec les consommateurs ou encore comme argument de vente ou élément de fidélisation, les histoires sont partout. Le rôle du récit est crucial pour l'économie d'expérience dont il devient un élément essentiel par son efficacité à créer du sens à partir de la profusion de perceptions, de sensations et d'émotions qui submerge l'expérimentateur. Outre ces utilisations « économiques », la narration a aussi envahi la sphère sociale. On raconte, on se raconte, en compagnie, dans les magazines, au travail, dans la publicité, sur Internet. Les récits autobiographiques sont partout. Il faut dire que raconter permet de se distinguer des autres, d'éveiller leur intérêt. Si l'individu d'aujourd'hui tient tant à vivre des moments riches, particuliers, remarquables et est prêt à payer pour cela, c'est en partie pour se pourvoir en matière à récits. Car une bonne narration augmente sa valeur personnelle dans ses réseaux sociaux. De plus, l'enthousiasme pour le « storytelling » se traduit aussi par une redécouverte de l'importance des mythes, des contes et de leur impact sur l'imaginaire. Mais le héros anonyme d'antan ne suffit plus. Il lui faut un nom et un visage et si possible ceux du conteur! Non content de cela, il se doit d'avoir vécu ce qu'il raconte. Il devient le héros de son propre conte.

Objectif et concepts centraux

Expérience touristique et récit

Approcher l'expérience du touriste est devenu un enjeu d'importance pour l'industrie touristique actuelle : enjeu qui suscite aussi l'intérêt des scientifiques. Les recherches se multiplient dans ce domaine, émanant de perspectives les plus variées.

Cependant, la problématique de son approche est toujours actuelle (Actes des Rendez-Vous Champlain). C'est un fait : l'expérience elle-même est inatteignable (Varela 1993, O'Dell 2007). Elle ne peut qu'être approchée. Ensemble de perceptions, d'affects et de pensées qui surgissent du vécu concret, c'est en l'interprétant que l'individu lui donne à posteriori, sens et cohésion. La narration en est le mode de transmission privilégié ainsi

que l'instrument de sa construction et de l'élaboration de son souvenir. En racontant – par des mots, des images, de l'art– l'individu non seulement traduit son vécu personnel, mais il mobilise aussi tout son bagage culturel. Tout comme il engage la subjectivité et la compétence culturelle de son lecteur. Son récit s'inspire de la réalité concrète qu'il interprète au travers de filtres personnels et collectifs. À son insu, le narrateur utilise une forme conventionnelle pour exprimer avec sa sensibilité propre des valeurs et des modes de pensées qui n'appartiennent pas qu'à lui. Dans ce sens, l'expérience touristique ne diffère pas des autres expériences. C'est par le récit qu'elle se communique.

Objectif

Étant donné l'enjeu pour l'industrie touristique de son appréhension, l'objectif de mon travail est d'approfondir l'analyse de la relation existant entre l'expérience, l'expérience racontée et l'économie d'expérience qui en facilite l'accès et la réalisation. J'étudie, au travers de blogs de plaisanciers au long cours, le rôle joué par ce type de narration dans la création de sens et dans la construction d'une expérience touristique tant au niveau individuel qu'au niveau collectif. Partant d'une analyse ethnologique de l'expérience elle-même, j'investigue le lien existant entre cette expérience et sa mise en récit. Ensuite, j'examine l'intérêt que représentent ces récits électroniques pour une industrie touristique basée sur l'offre d'expériences transformatrices.

Matériel

Mon choix d'utiliser les blogs de voyageurs français, partis pour un ou deux ans naviguer à bord de leur voilier, se base sur deux points.

D'une part, les blogs de voyages, lieu de partage en ligne d'expériences touristiques racontées, offrent l'opportunité de cerner celles-ci sans devoir ni attendre la fin du périple, ni y participer pour recueillir les témoignages des voyageurs. L'expérience « en train de se vivre » est accessible publiquement et gratuitement de n'importe quel lieu. Ce qui en fait une source d'information de choix pour la recherche en tourisme comme pour les entrepreneurs touristiques.

D'autre part, les multiples facettes et les côtés souvent paradoxaux du Grand Voyage ont font un objet d'analyse particulièrement pertinent, car il est représentatif de nombreuses tendances touristiques actuelles. Comme je l'ai déjà souligné, c'est une expérience touristique extrême. L'engagement qu'elle nécessite montre la force des motivations qui poussent à l'entreprendre. De plus par son ampleur –déplacement, durée– ceux qui l'entreprennent sont à la fois touristes et voyageurs, en villégiature et à la découverte du monde, sont « chez eux » à bord et voyagent dans l'ailleurs, sont

tantôt seuls, tantôt intégrés dans une communauté soudée. Il s'agit d'une expérience profondément transformatrice qui répond à un désir de réalisation personnelle et à une aspiration profonde à l'authenticité. Par ailleurs, ce voyage idéal est aussi une expérience conséquente de consommation de biens et de services qui participe au développement d'une industrie florissante.

Le matériel sur lequel se base ma recherche consiste en 12 blogs principaux que j'ai analysés en profondeur ainsi que d'innombrables autres blogs racontant le périple d'équipages français partis pour effectuer en un ou deux ans une boucle de l'Atlantique en voilier. D'un point de vue méthodologique, pour interpréter ces récits, j'utilise la lecture d'immersion ainsi que l'analyse culturelle selon Ehn & Löfgren (Ehn & Löfgren 2001).

Géographie et folklore

Afin d'aborder ce matériel, j'ai opté pour une démarche interdisciplinaire joignant géographie culturelle et folklore. Ces deux disciplines sont plus interdépendantes qu'il n'y paraît peut-être de prime abord.

En effet, d'un côté, nous ne pouvons pas nous penser sans nous penser quelque part, ni raconter sans situer spatialement nos récits. C'est par le récit que nous existons dans le temps et dans l'espace. De l'autre, la narration participe à la construction des espaces réels et imaginaires. L'individu interprète les lieux concrets qu'il expérimente en fonction de facteurs personnels, mais aussi d'images et de stéréotypes répandus dans sa culture. Ces représentations véhiculées au travers de récits ne sont pas neutres: elles agissent sur l'élaboration des territoires.

Dans le contexte du tourisme, l'espace, intrinsèque au voyage, est une composante essentielle de l'expérience et des narrations qu'elle inspire. Le voyage inclut la notion de déplacement qu'il soit géographique et/ou imaginaire. Il s'agit en partant vers l'ailleurs de changer de lieu, mais aussi de changer d'espace intérieur. Or cette double mobilité, physique et subjective, est influencée par les modes et les tendances de société. Ces éléments collectifs sous-tendent les conduites personnelles et jouent un rôle déterminant dans les pratiques touristiques. Quand bien même la spatialité de ces pratiques ne peut être réduite à leur dimension culturelle, cette dernière mérite cependant une attention particulière de par ses implications pratiques sur le développement des comportements et des destinations touristiques.

Ainsi, une approche folklorique mettant l'accent sur les expressions individuelles de la culture immatérielle me sert à interpréter les blogs et à analyser l'interface du personnel et du collectif dans la transmission d'une expérience touristique. Cette approche originale offre une perspective nuancée qui évite les limitations d'études

centrées, soit sur le sujet, soit sur le social qui dominant la recherche en tourisme. Comme la notion d'espace, reliée au temps dont elle est indissociable, est centrale à toute expérience et que la perception de l'espace est à la fois personnelle, mais aussi culturellement induite, l'étude des chronotopes, unités narratives d'espace-temps, me permet d'approcher la nature traditionnelle des blogs.

Alternance: entre individuel et collectif, liberté et stabilité

Par ailleurs, les interactions entre les différents espaces-temps –subjectif et objectif, intérieur et extérieur, imaginaire et concret, personnel et culturel– dans l'expérience du Grand Voyage et tout particulièrement durant la traversée de l'Atlantique, ont fait ressortir le lien entre cette expérience profondément personnelle et les tendances sociétales dans lesquelles elle s'inscrit : notamment la recherche paradoxale d'indépendance et d'autonomie, d'un côté, et de stabilité de l'autre.

Ce besoin d'alternance entre liberté et sécurité, profondément ancré dans notre nature humaine et que l'évolution sociale nous permet de plus en plus de satisfaire constitue un axe de réflexion sur lequel je m'appuie tout au long de ce travail.

Herméneutique critique

D'un point de vue théorique général, j'ai choisi de privilégier une approche herméneutique critique: interprétation ancrée dans le concret, comme la conçoit Paul Ricœur. Elle soutient tant mon point de vue de géographe que de folkloriste : l'homme se situe dans le monde entre l'espace intérieur de sa subjectivité et l'espace extérieur matériel, et c'est en interprétant cette double position au travers du langage qu'il lui donne sens. Sa narration sera, à son tour, interprétée par celui qui la reçoit. Le lecteur ouvre ainsi mille nouveaux mondes contenus dans le récit. Mais il ne le fait jamais seul : ce qu'il croit unique trouve ses racines dans le culturel partagé.

Plan

Dans le *chapitre 2*, en tant que folkloriste et géographe, je précise ma position de recherche, teintée de pragmatisme interprétatif, et le cadre théorique général dans lequel j'ai travaillé. Les cadres théoriques spécifiques aux différents sujets abordés sont quant à eux présentés dans les chapitres correspondants. J'explique également l'importance de la pensée de Ricœur en tant que guide théorique tout au long de ce travail et j'établis le lien entre sa pensée et l'aspect méthodologique de ma recherche.

Le *chapitre 3* est consacré au choix de mon matériel empirique. Les blogs y sont aussi envisagés sous un angle général et la recherche sur l'Internet problématisée.

Le *chapitre 4* est consacré à l'expérience. Celle-ci est présentée de façon théorique principalement à l'aide des travaux de John Dewey. Vient ensuite une petite ethnologie du Grand Voyage, selon la méthode d'analyse culturelle: tentative d'explication de l'expérience vécue. Elle se prolonge par une analyse de la croisière hauturière, le long de deux axes de réflexions: l'espace et l'alternance liberté/stabilité.

Le *chapitre 5* concerne l'expérience racontée dans les blogs. Elle est envisagée tout d'abord à un niveau fondamentalement anthropologique, ensuite au niveau individuel en traitant des implications de la narration pour le sujet contant dans ses rapports aux autres. Je termine à un niveau culturel et traditionnel: les blogs y sont étudiés en tant que genre d'un folklore moderne grâce au concept de Mimésis de Ricœur et aux chronotopes de Bakhtin.

Dans le *chapitre 6*, l'expérience vécue et son récit sont replacés dans le contexte du tourisme d'aujourd'hui. J'esquisse d'abord le cadre général de l'économie d'expérience avant d'aborder le cas de l'expérience touristique. Ensuite, je problématiserai l'apport des blogs de voyages en tant qu'outils d'approche de l'expérience touristique. En tant que récits, ils transmettent des informations sur l'expérience subjective, ses composantes culturelles, mais aussi sur des faits tangibles, à condition de tenir compte des biais narratifs qu'ils comportent. En revenant sur la théorie de la mimésis de Paul Ricœur, je souligne aussi le rôle que la prise en compte de la narration dans la transmission de l'expérience pourrait jouer dans le cadre de l'entreprise touristique.

Je conclus dans le *chapitre 7*.

2. Protocole de recherche

Le parti pris de cette étude est de considérer les récits de croisière publiés sur le réseau comme une forme de folklore moderne et de les envisager comme outils potentiels pour la résolution de questions pratiques dans le contexte d'une économie d'expérience telle que le tourisme. Les domaines de recherche concernés sont variés et exigent des approches théoriques spécifiques ainsi qu'un esprit de synthèse: autour du navigateur-écrivain amateur, la culture se mêle à l'expérience individuelle, le tourisme se rapproche de la narratologie, la géographie rejoint le conte, et l'art, le voyage. Tous ces aspects doivent être abordés pour prétendre expliquer et comprendre le « Grand Voyage » aussi bien en tant que récit individuel qu'en tant que fait de société.

L'intérêt d'une approche synthétique pour lutter contre le cloisonnement disciplinaire de la production de savoirs (Kaufmann 2004) ne fait aujourd'hui plus de doute. Néanmoins, il s'agit de faire preuve de prudence pour ne pas tomber dans le piège opposé et glisser vers un éclectisme flou. Dès lors, il me semble important, étant donné le caractère co-disciplinaire¹ de mon travail, de préciser l'environnement épistémologique dans lequel je le situe. D'autant que la détermination de celui-ci constitua une part importante de ma démarche personnelle.

Formée en 1982, à la géographie physique et botanique et à la géographie humaine quantitative en Belgique, l'apprentissage –plus de vingt ans plus tard–, des sciences de la culture en Finlande représenta pour moi un grand écart intellectuel entre deux paradigmes : positivisme et postmodernisme.

Me situant à l'intersection non seulement de deux disciplines, de deux paradigmes, mais aussi des modes de pensée et d'écriture scandinaves et francophones, j'ai donc ressenti la nécessité de trouver un cadre théorique cohérent dans laquelle je puisse me reconnaître. Les points de vue théoriques des deux facultés où j'ai effectué ma recherche, se complètent, mais m'a il a fallu dépasser les clivages apparents et, surtout, trouver un langage commun au-delà des différents paradigmes, disciplines et cultures.

Il s'agissait aussi d'une part de légitimer ma décision de joindre géographie et folklore pour approcher l'expérience touristique et de l'autre de traduire mes choix théoriques et analytiques dans les deux disciplines dont je me réclame. En effet, le terme de folklore éveille des sourires en Belgique : associé aux contes de fées et aux danses

¹ Même si j'utilise par habitude le terme « interdisciplinarité », je lui préfère celui de « co-disciplinarité » dans le sens où François Dosse l'entend : une collaboration entre disciplines qui conservent leurs particularités et la maîtrise de leurs outils d'analyses tout en approchant leur objet d'analyse sous des angles différents mais complémentaires. Cette façon de considérer l'interdisciplinarité se rapproche de l'attitude méthodique de Paul Ricœur que je développerai plus avant.

traditionnelles il n'est pas d'emblée considéré comme un domaine de recherche sérieux. Par ailleurs, concilier folklore et économie d'expérience en Finlande a soulevé des questionnements de la part de certains collègues lorsque j'ai décidé de mon sujet. Je dois à l'ouverture d'esprit de mes deux directeurs de thèse d'avoir pu dépasser ces à priori.

Dans ce chapitre, je me situe tout d'abord dans le tournant pragmatiste des sciences humaines actuelles. Ce positionnement épistémologique se reflète dans mon approche de la géographie et de la folkloristique que je définis afin de lever toute ambiguïté sur ma démarche. Ensuite, je décrirai la méthode de Paul Ricœur, figure de proue du mouvement vers un pragmatisme interprétatif en sciences humaines. Sa philosophie constitue l'armature théorique de mon travail. D'autres auteurs auraient certainement pu m'offrir des pistes de réflexion intéressantes, mais j'ai éprouvé la nécessité de travailler avec un fil théorique cohérent me permettant de relier les différentes parties de cette thèse. Je terminerai par la présentation des méthodes de lecture d'immersion et d'analyse culturelle dont je me suis servie pour analyser mon matériel en soulignant leur similitude avec la pensée de Paul Ricœur.

Position épistémologique

Theories are tools, metaphores to be used if we feel they are useful to us. They are not tools for revealing the world but for intervening in it. This applies for geography and all other form of knowledge. (Jones 2008 p.1601)

Dans ses travaux relatifs au monde francophone des sciences humaines François Dosse met en évidence une nouvelle orientation intellectuelle plurielle, rassemblant tous ses agents autour, non pas d'une école commune, mais bien d'un certain nombre de lignes de force. L'ampleur et la nature des changements qui suivent « *la fin des grands paradigmes unifiants (fonctionnalisme, marxisme, structuralisme)* » l'amènent à parler de l'apparition d'un nouveau paradigme interprétatif et pragmatique (François Dosse 1995), dans lequel je situe ma position scientifique. Ce tournant pragmatique qui trouve son origine dans la philosophie analytique anglo-saxonne et la philosophie continentale allemande s'inscrit « *dans un espace médiant entre explication et compréhension, dans la recherche d'une troisième voie entre prévalence du pur vécu et priorité à la conceptualisation* » (Dosse 1995 p.13).

La primauté accordée à l'action, à la valeur de l'expérience quotidienne concrète et aux relations qu'entretient la science avec la vie ordinaire, l'importance donnée au pluralisme, au processus et au caractère provisoire des vérités vérifiées, en font un cadre épistémologique où je me sens à l'aise à la fois comme géographe et comme folkloriste.

Le pragmatisme est né à la fin du XIXe – début du XXe siècle sous l'influence des philosophes américains Charles S. Peirce, William James et John Dewey. S'il a souvent été assimilé à l'utilitarisme, il dépasse de loin le stéréotype « ... *d'une philosophie d'hommes d'action pour laquelle tout ce qui est vrai est utile et tout ce qui est utile est vrai...* » (Deledalle 2008) comme certaines assertions maladroites de James ont pu le laisser supposer.

L'expérience et sa signification sont au centre du pragmatisme (Deledalle 2008, Hookway 2010, Barnes 2008, Jones 2008) ; non seulement l'expérience scientifique, mais aussi l'expérience de la vie ordinaire (Hepple 2008). Comme l'écrit Jones, « l'action et la vie ordinaire sont à la fois sources et contextes de questions, mais aussi les raisons de poser ces dernières et de leur trouver une réponse (Jones 2008). Elles sont ancrées dans un environnement contextualisé spatialement et temporellement dont elles ne peuvent pas être séparées (Barnes 2008).

Comme le dit T.J. Barnes, le pragmatisme est une philosophie de l'accomplissement pratique (Barnes 2008). Une attention toute particulière doit donc être accordée aux conséquences pratiques et aux résultats observables des actes et des idées considérées comme des hypothèses, des plans d'action (Deledalle 2008). D'où l'importance de l'évaluation continue des conséquences des actes posés et des idées exprimées, donc de la responsabilité de ceux qui les posent ou les expriment. Cette responsabilité suppose un engagement personnel dans la vie courante et l'établissement d'une relation réflexive avec « les gens ». Cet engagement ne doit pas être le seul fait des scientifiques et des philosophes. Il devrait être celui de tous. Il s'agit d'un engagement qui respecte l'individu dans le social.

D'après Dosse, un autre partage du paradigme critique se trouve ainsi mis en question : celui du domaine de l'individuel réservé à la psychologie et celui du collectif réservé à la sociologie. Le caractère particulier ou collectif d'une action devient le produit de l'action des acteurs (Dosse 1995). En effet, déjà pour les premiers pragmatistes, la connaissance était avant tout un fait social, ce qui n'excluait pas l'individualité ni la diversité. La connaissance ne jaillit pas d'un seul esprit, mais à travers l'expérience et la réflexion sociale (Hepple 2008). La pluralité des points de vue est essentielle au pragmatisme. Une pluralité qui ne donne pas lieu à un affadissement des perspectives, mais est, au contraire, interprétative, fait ressortir les différences, crée des contrastes,

accepte les oppositions.¹ Pour James, la multiplicité du monde devait être préservée (Jones 2008), pour lui conserver son caractère de mouvance vitale.

En effet, pour les pragmatistes, rien n'assure une cohérence définitive. Il n'y a pas de Vérité absolue, mais des vérités provisoires : un des buts de la connaissance est donc de rendre compte du dynamisme et du flux inhérent à la vie en s'éloignant des positions statiques et fondamentaliste (Jones 2008 p.1602). L'accent est mis sur les relations :

The pragmatism of James has been called a relational ontology [...] in that he asserts that objects are to be understood through their relations rather than as 'pure objects' and that our knowledge of objects is neither objective nor subjective, but a complex outcome of knowing and action in an environment. (Jones 20087 p.1606)

T.J. Barnes (Barnes 2008) note que si, parmi les pragmatistes actuels, Richard Rorty présente une vision personnelle menant à un relativisme exacerbé ainsi qu'à un libéralisme prônant la suppression des contraintes et des restrictions individuelles, d'autres, comme notamment Hilary Putnam, suivant les traces de John Dewey soulignent l'importance de la démocratie et d'un engagement social éthique et moral. Ces philosophes insistent aussi sur le caractère conversationnel du pragmatisme qui ne peut accepter les dualités stériles, mais crée un dialogue entre les éléments qui les constituent – faits et jugements de valeur, nature/culture, etc.

Pour Dosse, ce pluralisme interprétatif permet d'éviter les tensions duales – liberté/contrainte, individu/société– qui entravaient les travaux de sciences humaines. Ainsi, un pas est fait pour éviter aussi bien un relativisme excessif qu'un social tout puissant grâce au positionnement de l'individu comme fondateur du lien social (Dosse 1995).

Disciplines

Ce cadre épistémologique favorise, entre autres, la pluralité des perspectives et des interprétations. L'expérience et l'action de la vie ordinaire y sont envisagées comme à la fois inspirées par le social, tout en étant individuellement agies et situées dans un contexte spatio-temporel. Cette perspective se retrouve dans mon positionnement en tant que géographe et folkloriste. J'y accorde une place privilégiée à la culture, essentiellement collective, mais « bricolée », filtrée par l'individu ainsi qu'aux formes communicationnelles de l'expérience en tant que médiatrices entre le sujet, le monde

¹ Cette volonté d'explorer le conflit (Hepple 2008) peut être mise en parallèle avec le conflit des interprétations de Paul Ricoeur (Ricoeur 1969).

concret et le social. L'individu interprète le monde comme un texte et partage l'expérience personnelle qu'il en fait par des formes narratives, des représentations, des images qui ne lui appartiennent pas en propre. Son discours est ancré aussi bien dans la réalité que dans l'imaginaire personnel et collectif et agit à son tour sur le monde.

Géographie: oui, mais laquelle?

Voyage : déplacement en principe avec retour [...] le sport naturel du géographe.
(Brunet 2005 p.464)

La vision synthétique est certainement ce qui m'est resté de plus précieux de ma formation de géographe. Discipline nomade s'il y en est, puisque située entre les sciences humaines et les sciences naturelles, la géographie rassemble autour de la question « où ? » tous les éléments qui participent à l'élaboration de l'espace et du lieu qu'ils soient concrets ou imaginaires.

Geography: Literally, 'earth-writing' from the Greek *geo* (earth) and *graphia* (writing), the practice of making geographies ('geo-graphing') involves both writing about (conveying, expressing or representing) the world and also writing (marking, shaping or transforming) the world. (Gregory D. 2009 p.287)

L'accent y est mis sur les processus, les relations, les interactions entre agents humains et non humains. La tâche du géographe, comme je l'ai, pour ma part, toujours conçue, est celle d'assembler des savoirs spécifiques généralement isolés en un ensemble cohérent centré autour de la notion d'espace ; celui-ci étant intrinsèquement lié au temps (Vandermotten 2012, Brunet 2005). C'est une démarche qui souligne la dynamique existant entre les divers éléments participants au phénomène étudié. La diversité des objets d'études et des approches possibles rend difficile une définition plus précise comme le note Derek Gregory:

It follows that no definition of geography will satisfy everyone, and nor should it. But one possible definition of the contemporary discipline is: (the study of) the ways in which space is involved in the operation and outcome of social and biophysical processes. (Gregory D. 2009 p.288)

Dans les cas de la géographie humaine dont il est question dans cette recherche, il s'agit donc d'une discipline qui bien que munie d'un corpus théorique et méthodologique propre, entretient un dialogue ouvert avec les autres sciences sociales et sciences

humaines. Ceci est d'autant plus vrai que la géographie est une discipline particulièrement pertinente aujourd'hui. En effet comme le souligne Nigel Thrift (Thrift 2002 p.294), le monde change et a un besoin croissant de connaissances spatiales – entre autres, circulation de personnes et de bien, technologies de localisation et de communication. Il considère le large spectre de connaissances des géographes ainsi que leur exposition à différents courants de pensée comme un avantage important en leur faveur alors qu'un « *spatial turn* » (Thrift 2006 p.139) suscite de la part des autres disciplines de sciences sociales et de sciences humaines un intérêt croissant pour la notion d'espace. Ceci donne au géographe une place de choix dans une approche interdisciplinaire car il peut, dans ce cadre, apporter ses outils spécifiques à l'analyse spatiale.

Si l'on prend en compte les différents paradigmes auxquels les divers courants de la géographie obéissent, il faudrait plutôt parler de « géographies » (Brunet 1992 p.216).

Cependant, dans le cas qui m'occupe présentement, si je me revendique de la géographie culturelle, c'est dans un sens large que je me dois de définir. Car, comme l'expriment Oaks & Price,

Cultural geography is a wide-ranging field of inquiry that touches on many different aspects of our social and personal lives. (Oakes & Price 2008 p.7)

En effet, comme l'explique Mike Crang, le concept de géographie culturelle, surtout développé dans la géographie anglo-saxonne et nordique, est lui-même sujet à controverse. Pour lui, il serait plus juste de parler de « culturalisation » de nombreux domaines de la géographie, en écho au « *cultural turn* » qui a marqué les autres sciences sociales (Crang 2009 p.129) : la culture devient indissociable du fait social. Elle est à la fois élément constitutif de l'agir social et participe à la construction de celui-ci.

Encore faut-il, dans la mesure du possible, définir le concept de culture, lui-même rendu vague étant donné l'abondance des significations qui lui sont accordées. Dans la pléthore de définitions existantes, j'ai retenu celle de Ehn et Löfgren – dont j'utilise la méthode d'analyse culturelle sur laquelle je reviendrai. Lorsqu'ils utilisent le terme de culture, ces auteurs entendent par là, les codes, représentations et valeurs que les membres d'un groupe partagent –plus ou moins inconsciemment– et qu'ils communiquent et élaborent au cours de l'agir social. (Ehn & Löfgren 2001)

Tenant à garder une définition de la culture la plus ouverte possible, ils l'assimilent notamment à ce qui est partagé et rassemble les membres d'un groupe ainsi qu'à la manière dont l'expérience y est organisée. Cette ouverture autorise une approche multidimensionnelle du comportement humain, les glissements de définition générant différents types de savoirs (Ehn & Löfgren 2001).

Cet accent mis sur l'humain et surtout sur l'expérience dans la culture, central dans l'approche d'Ehn & Löfgren, se révèle très pertinent dans le cas de ma thèse. En effet, l'expérience du voyage y est analysée moins sous l'angle d'un déplacement physique que comme un mouvement d'alternance entre un espace extérieur objectif et un espace intérieur subjectif, entre les images spatiales collectives et le rêve privé, entre l'espace vécu et l'espace raconté. Or, la rencontre du sujet et de son environnement est médiatisée par les idées, les jugements de valeurs, les émotions, les pratiques, les comportements propres à sa culture à laquelle il tend à s'accorder. Ainsi, ses perceptions elles-mêmes sont influencées par ce qu'il faut ou ne faut pas ressentir. Dès lors, le récit, au sens large¹, est un intermédiaire inévitable pour la transmission de l'expérience que l'individu fait de l'espace et des lieux, qu'ils soient imaginaires ou concrets, personnels ou partagés. Le sujet participe par l'entremise de la narration à la construction des images, représentations et mythes spatiaux qu'il partage avec son groupe de référence. C'est pourquoi le contexte culturel dans lequel sont élaborées les catégories spatiales (images, mythes, représentations) joue un rôle important dans la manière dont nous pensons le monde en termes conventionnels (Shield 1991, Brunet 1990, Tuan 2008).

Rob Shield utilise le concept de spatialisation sociale pour désigner la construction du spatial comme une formation d'éléments discursifs, non discursifs, de pratiques et de processus. Ce faisant, il s'appuie sur une compréhension culturelle de la géographie qui est particulièrement adéquate à mon propos (Shield 1991). En effet, dit-il, les images spatiales sont plus que le simple souvenir d'une expérience corporelle des lieux et des espaces. Elles sont aussi représentations transmises par la culture, par les idées en vogue dans cette culture. Les concepts spatiaux, aussi imaginaires qu'ils puissent être, n'en sont pas moins reliés à la réalité concrète dans laquelle les individus vivent leur vie. De plus, ils ne sont jamais fixes, mais sont situés historiquement et en processus permanent.

Shield note la dimension phénoménologique, émotionnelle et subjective de la relation de l'individu à son environnement. Le plus souvent inconsciemment, il cherche à travers celle-ci, à s'identifier à son entourage, notamment à son lieu de vie. Yi-Fu Tuan souligne le caractère préintellectuel de cette position (Tuan 2008). L'expérience primaire a besoin du langage pour acquérir un sens. L'individu interprète l'espace et ce faisant il se positionne dans un ordre spatial construit socialement (Brunet 2005). L'identité des lieux et des espaces est donc le résultat de multiples interprétations qui s'additionnent. Elle dérive de la cohérence d'expériences intersubjectives, souligne Shield. C'est la socialisation qui rend les expériences partageables au travers des conventions et des

¹ Je comprends ici le récit au sens large de texte pouvant avoir d'autres formes d'expressions que langagière, comme la photographie, le film, le dessin...

normes collectives de signifiante. Je me base sur cette approche herméneutique du spatial pour laquelle le sens de l'expérience spatiale personnelle dérive des interprétations qu'on en donne, tout en s'ancrant dans la réalité concrète du monde. Cependant, nous n'approchons jamais l'espace, vierges de toute pré-supposition: au contraire nous essayons d'intégrer ce que nous vivons à un ensemble d'émotions, de valeurs, jugements, stéréotypes, normes, pratiques culturellement acquises.

Nous interprétons le monde comme nous interprétons un texte. La lecture que nous en donnons dépend de notre pré-compréhension, de nos attachements culturels pluriels. Contextualisée dans l'espace et le temps, partagée par le langage, elle varie selon le groupe social auquel nous nous identifions lorsque nous racontons. Mais en interprétant le monde et en le racontant, nous établissons un dialogue avec lui. Qu'il s'agisse d'espace imaginaire ou physique, il agit sur nous, nous permettant de nous positionner dans le monde, dans l'existence. En retour, par les interprétations que nous en faisons nous agissons sur lui. Pour paraphraser Ricœur, je dirai que les textes spatiaux sont des actions sur le monde. Et, même si le culturel ne fait pas tout, il participe à la construction des faits spatiaux (Vandermotten 2012) : nous avons besoin de discours sur l'espace (Shield 1991).

La folkloristique aujourd'hui

Dans de nombreux pays, la folkloristique n'existe pas en tant que discipline indépendante. Son domaine d'étude est tantôt repris par l'ethnologie, notamment l'ethnologie de proximité, tantôt par la microsociologie, d'autres fois encore par l'anthropologie culturelle et narrative. Il paraît donc important de la définir ici avec plus de précision, puisqu'elle constitue l'une des approches principales de cette étude.

En 1846, l'Anglais William John Thoms utilisa pour la première le terme folklore pour désigner « toutes les expressions de l'âme populaire ». Au cours des ans, cette définition fut tour à tour réduite à n'englober que les traditions populaires rurales, ou élargie à désigner toutes les formes immatérielles de culture apparaissant dans les groupes sociaux les plus variés. Même si longtemps, seuls les textes de tradition orale furent considérés comme appartenant au folklore, la popularisation de l'écriture et de nouveaux modes d'expression par l'image –comme la photographie et la vidéo– ainsi que l'évolution des moyens de diffusion de ceux-ci, en font aujourd'hui des objets d'étude folkloriques au même titre que les récits, la musique, les histoires drôles, les idées reçues, les danses populaires. Mais le changement est plus ample. L'angle sous lequel le folklore fut abordé s'est modifié au fil du temps. Longtemps, la perspective « de haut en bas » a prévalu. Les folkloristes posaient un regard de savants sur le matériel qu'ils

assemblaient. Ils décontextualisaient celui-ci en ne tenant aucun compte de ceux qui le leur transmettaient : conteurs, musiciens, danseurs et autres. Il faut attendre les années 70 pour que la perspective s'inverse grâce à l'introduction du concept de réflexivité et à l'influence de la recherche américaine, notamment celle de l'analyse conversationnelle dérivée de l'ethnométhodologie.

Actuellement, la perspective adoptée est celle de l'acteur : ses valeurs, ses normes, ses sentiments sont au centre de l'analyse. L'attention ne se porte plus exclusivement sur la structure de l'expression, mais aussi sur la performance, sur l'acte d'expression.

En 1982, Ulrika Wolf-Knuts (Wolf-Knuts 1983) définissait la folkloristique comme la science qui, s'attachant à étudier les modes par lesquels un peuple, un groupe culturel – c.-à-d. tous les gens qui sont liés par un sentiment de communauté fait d'affinités et de traditions partagées – exprime ce qu'il pense, quelles sont ses valeurs et ce qui est considéré comme important par les membres qui le constituent.

Mais, depuis, la place de l'individu dans la société – et dans les sciences humaines – n'a fait que croître. Le folklore en tant que forme d'expression est aussi une performance réinventée à chaque interprétation: nous racontons, nous chantons, nous nous habillons, nous écrivons, et ce faisant, nous nous faisons le plus souvent inconsciemment, les interprètes de messages collectifs.

Si pour bien des auteurs, l'anonymat demeure encore l'un des critères de définition du folklore, cette notion se révèle aujourd'hui de plus en plus obsolète. La société a changé : l'individualité, la réalisation personnelle et l'authenticité sont les concepts du temps. L'individualisme prend le pas sur l'anonyme ; du moins à un premier niveau d'analyse, car, derrière le personnel apparaît le collectif toujours présent. Tout en essayant d'être nous-mêmes, nous sommes aussi les autres. Ainsi, le folklore est un espace liminal de rencontre entre l'individu et le groupe. S'il traite de formes d'expressions collectives, celles-ci sont sans cesse recréées par les individus qui les interprètent. Le culturel passe au travers du filtre individuel.

Alf Arvindsson (Arvindsson 1999) insiste lui sur la dimension esthétique du folklore qu'il définit comme l'ensemble des formes de communication intensive (en opposition avec les formes plus utilitaires : ex. « passe-moi le sel »). Nous cherchons, explique-t-il, consciemment ou non, à exprimer les actes significatifs de la vie quotidienne sous une forme « purifiée », symbolique qui puisse être comprise par les autres membres de notre communauté. Dans ce dessein, nous utilisons principalement un répertoire de conventions constitué par les formes esthétiques que nous utilisons dans notre vie quotidienne pour exprimer nos idées, nos valeurs, nos normes communes, ce qui nous importe. Lorsqu'apparaît une forme neuve perçue comme particulièrement expressive et bien adaptée aux valeurs socioculturelles du moment, celle-ci peut être reprise par la communauté, devenir norme et être intégrée à ce répertoire (Palmenfelt 2000). Le

folklore doit donc être compris comme un processus vivant. Il ne correspond pas à un ensemble de traditions, de règles figées : il évolue au même rythme que les valeurs du groupe qu'il représente et se modifie en fonction de la créativité des membres de celui-ci. Lorsque Arvidsson utilise le terme « forme esthétique », il se réfère au fait que « *dans toutes les cultures, il existe des règles, des normes, des attitudes et des décisions qui gèrent le comportement communicatif* »¹ (Arvidsson 1999 p.20). L'esthétique, comprise dans ce sens, ne doit pas être considérée, continue-t-il, comme un système consciemment formulé de prises de position définissant ce qui est beau, agréable et bien tourné. Il s'agit plutôt d'une décision, tous ceux qui s'expriment devant choisir la forme sous laquelle ils vont communiquer. « *Tout contenu a besoin d'une forme pour pouvoir être exprimé* »² (Arvidsson 1999 p.20)

Cette forme est loin d'être sans importance, puisqu'elle représente les valeurs collectives au travers desquelles l'expérience individuelle est transmise au groupe.

Le folklore, tout en étant l'objet d'une performance individuelle, évolue avec le groupe où il trouve son origine, avec la société. Ce caractère processuel est actuellement mis en exergue. Il est considéré comme fondamental pour la compréhension du phénomène folklorique en tant que forme artistique de communication (Dan Ben Amos 1971) se distinguant par son intensité et sa qualité esthétique du flot banal de réflexions ordinaires ou de questions et réponses qui constituent la plus grande partie de notre communication (Arvidsson 1999).

Les formes folkloriques peuvent aussi être définies comme la popularisation de formes esthétiques empruntées à des artistes professionnels (conteurs, danseurs, musiciens). Ces derniers agissant comme interprètes du contexte socioculturel dans lequel ils créent, intègrent à leur palette les technologies qui leur sont contemporaines et utilisent les moyens de diffusion mis à leur portée.

Comme je l'ai déjà mentionné, Ulrika Wolf-Knuts souligne le caractère transdisciplinaire de la folkloristique qui ne peut pas être envisagée comme une discipline isolée. Elle note les relations étroites que celle-ci entretient avec l'ethnologie, la sociologie, l'anthropologie sociale, l'histoire, l'art, la musique, la littérature, avec toutes les disciplines concernées par l'humain. Il s'agit pour le folkloriste de dégager au-delà des expressions individuelles, les formes, les normes et les conventions appartenant au niveau collectif de communication et agissant en médiateurs entre le sujet et le groupe.

Partant de cette définition, les journaux de bord publiés sur le réseau par les amateurs de croisière au long cours apparaissent comme une forme folklorique. Inspirés de la littérature de voyage, ces textes traduisent une expérience profondément personnelle, mais sous une forme relativement stéréotypée où apparaissent les valeurs

¹ Traduit du suédois par l'auteure.

² Idem.

collectives. Ils permettent différents niveaux d'interprétation. Sous le niveau du voyage individuel, le jargon « marin » dévoile la sous-culture des navigateurs. Plus profondément transparaissent les tendances sociétales d'individualisation et de réalisation de soi. Enfin, caché sous les autres, le niveau mythique apparaît : le voyage, conte moderne dont il ne suffit plus d'être le conteur. Il faut en être le héros, Ulysse actuel en quête d'initiation.

Méthodes

Comme je l'ai déjà exprimé, l'expérience et sa signification, l'interaction entre l'individu, le social et la vie concrète, le dialogue entre termes antagonistes forment les lignes maîtresses de ma démarche. Entretenir une relation étroite entre la science et la vie ordinaire est également très important à mes yeux puisque c'est en suggérant, à l'attention des entrepreneurs touristiques, un modèle d'application pratique de mes résultats que je terminerai ce travail. Ces notions sont au centre du pragmatisme. C'est donc proches de cette mouvance que se situent les auteurs dont les travaux constituent le squelette théorique de mon travail et qui en ont inspiré la méthodologie que je présente ici.

Principalement Paul Ricœur, dont la philosophie de l'agir, du sens et de la communication, inspirée notamment de la philosophie américaine, a été selon Dosse, la « *ressource essentielle des orientations actuelles* » (Dosse 1995 p.16) dans le monde scientifique francophone. Mais aussi Ehn et Löfgren dont la méthode d'analyse culturelle a guidé mon investigation de l'expérience vécue du Grand Voyage, et Kaufmann dont les travaux sur l'individu d'aujourd'hui et ses rapports étroits au social, ainsi que la méthode de travail ont été une source d'inspiration tout au long de cette thèse.

La lecture d'immersion que j'ai utilisée pour étudier mon matériel s'inscrit dans la même ligne épistémologique.

Paul Ricœur

Afin de ne pas m'égarer entre les diverses perspectives sous lesquelles je désirais analyser le « Grand Voyage » et son récit, j'ai très vite éprouvé le besoin de me reposer sur une pensée théorique qui me permettrait de relier entre elles les différentes parties de ce travail.

Un guide qui puisse m'accompagner tout au long du périple intellectuel et personnel que constitue l'écriture d'une thèse, je l'ai trouvé dans la pensée philosophique de Paul Ricœur. L'accent qu'il met sur l'agir humain, l'importance qu'il attribue aux liens entre l'imaginaire et le monde concret, entre l'interprétation, l'explication et la compréhension, la place qu'il donne au récit comme moyen de faire exister l'expérience vive dans le temps, au processus de refiguration du réel par la narration et la lecture, au texte agissant, au rapport entre faits et fiction, la liste n'est pas exhaustive des aspects de son œuvre qui me sont utiles pour aborder l'analyse des blogs de voyages. Les apports théoriques puisés dans la philosophie de Ricœur m'ont permis d'éclairer le rapport qu'ils entretiennent avec l'expérience vive du voyage ainsi que leur positions dans le domaine économique-social¹ de l'Internet.

De plus, les rapports que Paul Ricœur entretient avec la philosophie analytique américaine, avec le mouvement narrativiste ainsi qu'avec la pragmatique (Dosse 1999) m'autorisent à établir un lien entre ses perspectives et celles d'autres théories qui étayaient mon travail².

N'étant pas philosophe, j'ai lu les ouvrages de Paul Ricœur qui se rapportaient à mon sujet avec le bagage de la culture scientifique hybride qui est la mienne. Afin de soutenir ma propre interprétation, je me suis reposée sur les travaux de plus doctes que moi plutôt que de m'égarer dans une œuvre dont l'ampleur dépasse de loin le cadre de ce travail.

De plus, il est un philosophe à la vision anthropologique (Dauenhauer 2005), ouvert aux sciences humaines et refusant de se laisser entraîner dans un dogmatisme statique (Dosse 1995). Son œuvre m'apporte, si ce n'est une réponse aux problèmes rencontrés dans mon travail, ce qui importe plus : l'exemple d'un cheminement intellectuel menant au-delà des dualismes paralysants ainsi que celui d'une pensée théorique profondément engagée dans le monde. « *Être, c'est être en route* », François Dosse reprend la citation de Gabriel Marcel (Dosse 1999 p.3) pour décrire l'importance que revêt pour Paul Ricœur le processus de réflexion plutôt pour l'énoncé achevé et définitif : « *maître à penser, plutôt que maître-penseur* » (Dosse 2001 p.7). En outre, la grande rigueur dont il fait preuve tout en s'ouvrant à des pensées variées m'est un apprentissage précieux pour aborder la diversité des thèmes entourant le « Grand Voyage ».

Les commentateurs de Ricœur ne manquent pas de signaler que son œuvre érudite et ouverte est avant tout caractérisée par ce qu'ils conviennent d'appeler sa méthode (Dosse 2001, Kristensson Ugglå 1994). Paul Ricœur ne s'est jamais laissé enfermer dans

¹ J'entends ici par économique-social l'association d'intérêts économiques au caractère de réseau social favorisant la communication entre individus qui est propre à l'Internet.

² Entre autres, la dialogique et le concept de chronotope de Mikhail Bakhtin, la conception de l'expérience du pragmatiste John Dewey, l'anthropologie d'expérience du narrativiste Edward Bruner.

une doctrine (Føessel & Lamouche 2007). Il s'est toujours astreint à étudier les grands mouvements de son temps, en les confrontant (Dosse 1999). La méthode de Ricœur

[...] tend à faire se rencontrer deux pensées différentes afin de les faire s'enrichir et se corriger mutuellement [...] Il s'agit d'abord de cultiver l'antagonisme afin d'ensuite en rapprocher les deux termes dans une négociation conflictuelle. (Kristensson Ugglå 1994 p.261)

Dans ce conflit d'interprétations, Ricœur crée un espace médian entre des positions alternatives tranchées (Ricœur 1969, 1986, Dosse 1999). Au sein de cet espace, il accepte le paradoxe et établit un dialogue fructueux entre les deux termes qui s'y opposent (réel et récit, singulier et général, texte et action, expliquer et comprendre). Selon Dosse, sa pensée dialectique se développe en trois temps : l'écoute qui démarque, l'engagement qui contraste, les notions antinomiques et l'échappement de l'impasse non pas par une synthèse artificielle, mais par « *un déplacement des termes du dilemme* » (Dosse 2001 p.11). Kristensson Ugglå, quant à lui, met l'accent sur l'aspect communicatif de l'œuvre de Ricœur ainsi que sur

[...] sa capacité incessante à héberger dans sa pensée des conflits engendrés par des perspectives totalement différentes, ce qui mène à de puissantes surcharges et tensions qui risquent à tout moment de briser la cohérence interne du projet [...] une communication à la limite de son point de rupture (Kristensson Ugglå 1994 p. 30)

Si Ricœur se réclame de la tradition herméneutique, sans pour autant renier la phénoménologie qui avait inspiré ses premiers travaux (Ricœur 1986), il a lui-même renouvelé cette tradition (Ricœur 1986). En effet, l'herméneutique, qu'il définit comme théorie générale de l'interprétation (Ricœur 1986), s'était enlisée dans débat opposant les tenants d'une conception plus objectiviste à ceux défendant l'orientation relativiste questionnant la distinction entre facticité et validité dans l'interprétation. C'est par une « mise en conversation », une « mise en tension » de ces courants contraires que Ricœur parvint à réfuter le dualisme statique qui opposait compréhension et explication dans le débat des sciences. S'inspirant du structuralisme et assignant un rôle important « *à l'instance critique dans toutes les opérations de pensée relevant de l'interprétation* » (Ricœur 1986), récusant avec la même force « *un irrationalisme de la compréhension [...] qu'un rationalisme de l'explication* », Ricœur réussit à construire un pont, une dialectique, entre l'expliquer et le comprendre (Ricœur 1986 p.37). Il y arrive en opposant tout d'abord phénoménologie et structuralisme puis en les reliant par un « *arc herméneutique* » (Ricœur 1986 p.232)

À ce titre, il est un veilleur sur les marches-frontières, montrant qu'il convient de ne pas choisir entre l'expliquer et le comprendre, l'universel et le singulier, le concept et le vécu, le même et l'autre, l'unité et la pluralité, frayant la voie d'un entre-deux qui maintienne les ponts, les liens d'un dialogue fécond entre des positions données à priori comme antinomiques. (Dosse 2008 p.16)

Il relie ainsi la compréhension herméneutique à l'explication critique, car :

C'est l'homme concret dans l'histoire vivante qu'il faut comprendre, mais pour cela, il faut pouvoir saisir le concret, et plusieurs théories –qui respectivement expliquent et comprennent– doivent être dialectiquement mises en relation (Kemp & Kristensson 1986 p.15).

L'explication devient le chemin vers une meilleure compréhension : l'homme fait partie du monde. « *Expliquer plus, c'est comprendre mieux.* » (Ricœur 1986 p.25)

Le contact que Paul Ricœur établit entre le langage et le monde concret me paraît particulièrement pertinent et intéressant à prendre en considération dans le cadre de l'analyse des récits de voyage. En effet, pour lui, le langage est toujours relié au concret. Ainsi le monde demeure l'horizon du langage qu'il s'agit de comprendre pour mieux décrire (Ricœur 1983, 1986 Føessel & Lamouche 2007). L'homme se situe toujours dans ce monde qu'il interprète, explique, comprend pour pouvoir mieux le recréer.

Approcher ainsi le réel et le monde se fait à travers l'imagination et le récit vivant. (Ricœur dans Føessel & Lamouche 2007 p.164)

Or, Ricœur nous montre l'importance que revêt l'imaginaire –un thème unifiant dans son œuvre– dans notre interprétation du réel et de notre vécu.

C'est au travers des œuvres de l'imagination que se laisse reconstituer le sens de l'expérience humaine. (Føessel & Lamouche 2007 p.8)

Le « Grand Voyage », rêve avant d'être expérience pour enfin devenir récit se situe exactement dans ce champ de préoccupations. Imaginé avant d'être réalisé puis expérience chargée d'imaginaire, il est réimaginé à chaque souvenir.

L'imagination permet à la fois de suspendre la réalité empirique de ce qu'elle vise et d'en atteindre l'essence. C'est pourquoi elle appartient de plein droit à la recherche de la vérité : l'imagination n'est pas la 'folle du logis', mais la faculté de

l'exploration du possible [...] quelque chose du monde se donne à voir dans les productions de l'imaginaire. (Føessel & Lamouche 2007 p.8)

Bengt Kristensson Ugglå décrit fort bien comment cette conception de l'imaginaire cherche à dépasser la dualité entre l'imaginaire considéré d'un côté, comme simple image mentale d'une réalité empirique et de l'autre, comme une fantaisie totalement opposée à cette réalité concrète. Ricœur se base sur les travaux de Kant pour construire son propre concept. En effet, pour Kant, l'imaginaire est la capacité synthétisante qui nous permet de relier les deux sources de la connaissance : les perceptions et la raison qui nous permet de retravailler ces dernières et de les structurer. Il présente une structure paradoxale : il est d'une part, dépendant d'un matériel donné, et de l'autre, il reforme en permanence ce matériel. Il s'agit donc d'une fantaisie créative et productrice.

L'imaginaire est action, acte créatif, capacité esthétique à rechercher de façon ludique de nouvelles relations dans un matériel donné. (Kristensson Ugglå 1994 p.353)

Comme l'explique Kristensson Ugglå, pour Ricœur, l'imaginaire trouve une fonction structurante et régulante dans sa nature sémantique (Ricœur 1986, Kristensson Ugglå 1994). Effectivement, c'est la langue qui le règle et l'inspire, guidant ainsi notre construction de la réalité et notre conception du monde. L'imaginaire est une fantaisie à la liberté contrôlée. Considéré de cette façon, l'imaginaire productif est à la fois centré sur le sujet qui imagine, et décentré de par l'influence des règles, des normes qui le forment. C'est le mouvement entre ces deux positions qui permet à l'homme de participer à une communauté de communication. Car l'imaginaire n'est jamais exclusivement privé, mais contient toujours une composante sociale et de ce fait est toujours question d'interaction. Cet imaginaire social nous permet de constituer une réalité commune à travers le jeu dialectique de ses deux fonctions essentielles. La fonction idéologique, intégrante, permet de conserver une structure et une identité de groupe ainsi qu'une conception stabilisée de la réalité, mais risque de mener à un système statique. Elle nécessite donc la fonction utopique, créatrice, déstabilisante, critique dont le rôle principal est d'explorer le monde de tous les possibles. Ensemble, ces deux fonctions nous permettent d'organiser, mais aussi de renouveler notre réalité commune, la réalité imaginaire se situant entre la réalité empirique externe et la réalité subjective interne. Non seulement l'image est langage : elle s'inscrit dans le monde auquel elle réfère. Mais elle constitue aussi le fondement de nos actes : nous imaginons nos actions avant de les entreprendre. Et nous les refigurons à posteriori à l'aide du récit (Ricœur 1986).

Pour Ricœur, si le monde pratique nous induit à raconter, le récit plonge ses racines dans la vie quotidienne et complète la vie (Kristensson Ugglå 1994). Grâce à la mise en intrigue, il organise des événements disparates en un cours cohérent et agit comme une procédure synthétisante à fonction explicative (Ricœur 1986, Kristensson Ugglå 1994). Pour Ricœur, raconter c'est déjà expliquer (Ricœur 1983).

Ainsi, c'est encore l'imagination, qui à travers la mise en récit nous permet de prendre conscience du temps. La forme narrative donne à celui-ci la forme d'une expérience humaine. C'est par le récit que l'expérience existe dans le temps (Ricœur 1983).

Le travail de Paul Ricœur sur le temps et sa relation au récit, m'offre un outil théorique grâce auquel je peux analyser le rapport reliant les blogs à l'expérience et au rêve qui l'a précédée, mais aussi aux lecteurs qui s'en inspireront à leur tour. Étant donné son importance pour ma recherche, je développerai ce point plus en avant, lorsqu'il s'agira de traiter le passage de l'expérience au récit.

Analyse culturelle

L'analyse culturelle, à la fois théorie et méthode, est grâce à sa conception transdisciplinaire particulièrement adaptée à ce projet. En effet, inspirée par l'ethnométhodologie, proche de la microsociologie, elle se donne pour but d'étudier à travers les phénomènes les plus quotidiens comment pensent et vivent les gens. Il s'agit d'une approche dynamique considérant l'appartenance culturelle d'un individu comme contextuelle et variable : nous sommes tous inclus dans plusieurs groupes culturels dont nous partageons les valeurs avec la plupart des membres (Ehn & Löfgren 2001, Kaufmann 2001/2004, 2004). De plus, l'individu comme la culture elle-même sont en permanente création : processus actifs où de nouvelles expériences et la remise en question des représentations dominantes engendrent des réformes de mode de pensée et de style de vie. Ainsi, une des tâches essentielles de l'analyse culturelle est d'étudier les tensions entre la culture et les structures sociales, entre l'expérience individuelle et les modèles généraux, entre privé et collectif, entre ce qui se dit et se fait.

Ehn et Löfgren ont élaboré à l'aide d'outils théoriques empruntés à différentes traditions de recherche ayant en commun leur intérêt pour la cohérence et les processus culturels, une méthode visant à étudier sa propre culture comme une autre. Ayant vécu des années à bord d'un voilier, cette approche m'apparut particulièrement judicieuse puisqu'il me fallait redécouvrir et analyser une façon de vivre qui m'était rendue banale par l'habitude. En effet, il s'agit d'établir une distance par rapport à l'évident, d'accentuer

les contrastes afin de révéler ce qui se cache derrière la fadeur du quotidien. Cette distanciation ainsi que l'éclaircissement, créé par la mise en évidence de courants opposés et de dissonances aussi bien que de cohérences et d'unité, permet de lutter contre l'aveuglement de la normalité. La mise en évidence des limites, des espaces d'entre-deux où le temps et l'espace se modifient, de l'ambivalence, des jeux identitaires en autres marqueurs, permet de débusquer le fait culturel caché derrière l'expérience personnelle. Pour ce faire, la perspective de l'action est le plus souvent utilisée, sans pour cela négliger les aspects émotionnels de la culture.

Kaufmann partage aussi le même souci d'aller au-delà du trivial et de débusquer derrière le subjectif, les schèmes d'actions et de pensées fournis par le social.

Comme Ricœur, il cherche à dépasser la dualité par la mise en tension entre les pôles d'une dialectique, la création de contrastes, l'analyse dynamique des contraires (Kaufmann 2001/2004, 2011). En pratique, il est question de rester ouvert à des interprétations plurielles: la fantaisie du chercheur lui servant d'outil pour établir des relations, dévoiler les paradoxes, voir les motifs récurrents et dépasser sa première impression. Progressivement, il peut ainsi passer d'une situation ordinaire à un niveau d'abstraction supérieur (Kaufman 2011). Expliquer pour mieux comprendre dirait Ricœur. Ehn & Löfgren préconisent une analyse en cinq pas, permettant de ne pas perdre pied et de structurer la pensée dans un processus qui submerge régulièrement le chercheur. Tout d'abord, la mise en perspectives qui dégage les aspects multiples du matériel, ensuite le dévoilement des contrastes, puis la dramatisation grâce à laquelle on « détrivialise » l'évident, l'expérimentation au cours de laquelle on teste des idées neuves, des formulations, des raisonnements, et finalement l'attente, moments de suspensions où l'inefficacité n'est que l'apparence trompeuse d'un processus de maturation de la pensée. Il s'agit aussi de contraster différentes perspectives théoriques ; chaque théorie fonctionnant en quelque sorte comme une lentille au travers de laquelle on n'entrevoit qu'un aspect de la réalité.

Comme l'interprétation est au centre de l'analyse culturelle, l'écriture qui en découle est, selon Ehn & Löfgren, marquée par un mélange de faits, mais aussi de fiction dans le sens où l'interprétation est le fait du chercheur ; comme le sont le choix des exemples et des perspectives théoriques qui reflètent son vécu personnel et ses intérêts. Je partage leur vision. Elle me ramène une fois de plus à Paul Ricœur pour qui il y existe une part de faits dans toute fiction et une part de fiction dans tout récit factuel (Ricœur 1983, 1986): je tâcherai de me rapprocher de cette seconde alternative!

Lecture d'immersion

La méthode de lecture que j'ai utilisée est simple et complexe, de par cette simplicité même. Lecture d'immersion, je l'appelle plus volontiers lecture interprétative, lecture herméneutique.

Dans un premier temps, je me suis immergée dans les blogs, les lisant et les relisant, chaque lecture entraînant une recherche théorique. Il s'agissait laisser la parole au matériel, chaque lecture laissant apparaître des aspects différents du texte. Comme l'écrivent Billy Ehn et Orvar Löfgren, il faut accepter le chaos dans lequel plonge le processus de recherche pour en dégager un ordre, ou déranger l'ordre pour laisser apparaître le chaos. Oser se laisser émouvoir, saisir, choquer par le matériel met l'esprit en éveil (Kaufmann 2011). Percevoir l'observé, tourner et retourner autour du matériel, s'en imprégner et l'abandonner : pour s'en ressaisir et se relancer dans une nouvelle lecture, laissant un mot lu ouvrir une piste fraîche (Ehn & Löfgren 2007). En être à la fois proche puis s'en distancer. Flexibilité, curiosité et ouverture sont nécessaires pour oser se laisser surprendre, submerger par le matériel pour ensuite se distancer, reculer, réfléchir, chercher de nouveaux angles d'attaque et recommencer (Ehn & Löfgren 2001). Il s'agit d'osciller entre une attitude empathique et un raisonnement froid permettant de passer à l'élaboration conceptuelle (Kaufmann 2011).

Ainsi chaque étonnement, chaque question soulevée m'orientaient vers de nouvelles lectures théoriques, ces nouvelles références entraînant à leur tour une nouvelle approche du texte. Spirale de lectures et d'interprétations successives : démarche herméneutique. Mais, il ne s'agit pas uniquement de se laisser aller à une lecture purement subjective du texte : celui-ci et la situation de recherche doivent être contextualisés. Ils s'inscrivent dans un monde concret et dépassent le chercheur en tant que sujet.

Me référant à Paul Ricœur je parlerais de mise en conversation avec le texte (Ricœur 1986) : le texte agissant, me poussant à investir d'autres domaines de savoir. À mon tour j'agissais sur lui, l'incitant à révéler de nouveaux niveaux de signification. Chaque boucle de lecture me repositionnait à un autre niveau par rapport au texte. Celui-ci ouvrait un nouveau monde (Ricœur 1986) : relation réflexive entre le sujet et l'objet, l'observateur et l'observé.

Les connaissances et la maturité intellectuelles acquises durant le processus, ainsi que les nouveaux angles d'approche qu'elles suggéraient me permettaient d'expliquer mieux pour mieux comprendre.

Ce type de lecture est indissociable de la perspective d'analyse culturelle telle que la conçoivent Ehn & Löfgren (2001), méthode qui de par sa proximité avec la pensée de Paul Ricœur m'a aidée à mettre celle-ci en pratique.

3. Matériel empirique

Depuis plus d'une décennie, les blogs de voyage se multiplient de façon exponentielle, au même titre que les blogs en général dont ils constituent une large proportion (Pudliner 2007). Leur nombre, leur popularité, leur gratuité, leur accessibilité de n'importe quel lieu, leur proximité temporelle avec l'expérience elle-même qui réduit le retravail de la mémoire (van Dijck 2004), tous ces points font des blogs de voyage des objets d'intérêt pour la recherche qui se préoccupe d'approcher l'expérience du touriste. Alors que ce champ d'investigation est encore au début de son développement, la plupart des études concernant les blogs de voyage sont basées sur des méthodes d'analyse de contenu (Banyai & Glover 2012). Selon Banyai & Glover, les méthodes d'analyse narrative sont utilisées dans une moindre mesure, bien qu'elles se montrent particulièrement adéquates lorsqu'il s'agit de saisir comment les touristes créent du sens et se construisent des identités à partir de leurs expériences. De plus, elles permettent de mettre à jour les intrigues communes aux blogs de voyages (Banyai & Glover 2012). Ce qui est le cas de ce travail centré sur la narration de l'expérience touristique.

Le récit a depuis toujours été la forme privilégiée de transmission de l'expérience voyageuse que ce soit sous forme de récits de voyages littéraires, journaux de bord, journaux personnels ou collectifs, carnets de voyage. Les découvreurs d'ailleurs, scientifiques, artistes ou autres aventuriers devaient passer par le filtre de l'édition et le format imprimé pour diffuser leurs écrits. Aujourd'hui, grâce à la généralisation de l'accès à l'Internet ainsi qu'aux supports d'édition en ligne, voyageurs et touristes, qu'ils soient ou non doués pour l'écriture, partagent leurs expériences et leur vision du monde sur leurs blogs. Les plaisanciers au long cours ne sont pas de reste et nombreux sont ceux qui racontent leur périple sur la Toile. Leurs textes ouvrent une fenêtre sur leur voyage « en train de se vivre » et sont de ce fait des outils précieux d'analyse de l'expérience touristique.

Après une définition des blogs généraux et des blogs de voyage en particulier, je décrirai les blogs de plaisanciers au long cours qui ont servi de matériel empirique à ce travail ainsi que le processus qui m'a amenée à les choisir.

Je terminerai ce chapitre en présentant les autres sources sur lesquelles je me suis appuyée dans ma recherche.

Blogs

Blogosphère

Journaux de bord des navigateurs de l'espace virtuel, les blogs font aujourd'hui partie du quotidien d'innombrables internautes qu'ils soient blogueurs actifs ou simplement lecteurs. Les blogs sont en effet devenus une forme de publication en ligne à la portée de tous ceux qui ayant accès à un ordinateur désirent s'exprimer sur les sujets les plus variés. Depuis la fin des années 1990, on assiste à une explosion de la blogosphère : les blogs sont devenus un élément majeur de la culture « en ligne » (Baumer, Sueysoshi & Tomlinson 2008, Hookway 2008). Mathieu Paldacci les définit ainsi:

*Les weblogs, ou plus simplement blogs, sont des **carnets de bord** obéissant à un format technique de publication sur internet caractérisé par une succession de posts ou entrées successifs datés accessibles à tous. Ces posts peuvent contenir aussi bien du texte que des documents au format numérique (photographie, musique, extraits vidéo) ou des liens hypertextuels. Les blogs présentent un blogroll (ensemble des liens hypertexte en direction d'autres blogs fréquentés et appréciés) et un système de commentaires (système permettant aux lecteurs, blogueurs ou non, de réagir à une entrée et de la commenter) qui sont le support de la dimension communautaire de ce format technique de publication. (Paldacci 2006 p.75)*

Les blogs constituent un nouveau genre de journal personnel, une présentation de soi en ligne au travers d'une structure narrative rigoureusement chronologique supportée ou non par des photos, des vidéos ou de la musique (Hookway 2008, Paldacci 2006, van Dijck 2004). De plus, la possibilité de publier des commentaires en ligne ou de contacter leur auteur en fait des lieux d'interaction potentielle, non pas une écriture monologique mais dialogique (van Dijck 2004, Dann & Liebman Parrinello 2007). À l'instant où leur auteur décide de la publication, leur contenu privé est présenté à une audience publique. Ils constituent une plate-forme privilégiée d'expression identitaire que celle-ci soit collective ou individuelle.

Certains blogs envoient automatiquement les derniers billets aux lecteurs en ayant fait la demande par un fil de nouvelle (RSS). Ce qui leur donne la forme de courrier et en facilite le suivi.

Déjà facile à mettre en œuvre grâce aux logiciels d'aide à la publication, leur utilisation s'est surtout généralisée grâce aux outils simplifiés offerts par les sites d'hébergement le plus souvent gratuits. Permettant l'ajout de matériel varié –textes, photos, vidéos, musique–, ces sites offrent une très grande liberté d'expression. Le blogueur est maître de la publication : il décide du contenu, de l'instant où celui-ci sera divulgué et de la distribution. En effet, il peut choisir de rendre son blog accessible à tous ou en restreindre l'accès à une audience limitée. Cependant, la liberté individuelle est contenue dans un certain format imposé par l'outil technologique: la plupart des blogs étant hébergés par quelques grandes plates-formes, ils présentent donc l'aspect typique propre à chacune d'elles (van Dijck 2004).

Privés ou publics

Selon José van Dijck, les blogs s'inscrivent dans la droite ligne des journaux manuscrits qui rendaient compte de l'expérience, des observations et des réflexions d'une personne au moment de l'acte d'écriture. S'ils se caractérisent par une nature hybride à la fois privée et publique, ils constituent avant tout un acte de communication, de partage du personnel avec non seulement des proches, des connaissances, mais aussi des inconnus. Tout en façonnant leur identité, les blogueurs créent des liens autour de valeurs, de pratiques partagées. La potentialité de réciprocité implicite à la forme technique des blogs –commentaires, liens vers d'autres blogs–, participe à la construction de communautés culturelles, même si en pratique les échanges sont rares.

Pour van Dijck, tenir un blog est un rituel d'échange. C'est une ouverture de soi vers un lectorat anonyme dont le blogueur espère la reconnaissance, une réponse : il est connecté au monde et est conscient de l'être. Sinon, pourquoi publierait-il ses écrits sur la Toile au lieu de les conserver simplement dans un dossier privé ? (van Dijck 2004)

Pour le chercheur investiguant la blogosphère, ce flou qui brouille les limites entre privé et public dans la blogosphère éveille une question : doit-il demander ou non l'autorisation du blogueur avant de citer un extrait de son blog ?

Trois positions se distinguent dans la communauté académique. Premièrement, certains auteurs considèrent que les blogs, bien que publiquement accessibles, sont écrits avec une intention de confidentialité (Hookway 2008, Fjell 2005). Deuxièmement, d'autres par contre mettent l'accent sur la nature double des blogs et sur la construction des interactions par les acteurs eux-mêmes. Troisièmement, l'Internet est considéré comme un domaine public et selon Hookway (Hookway 2008), majorité des chercheurs penchent pour cette position. De fait, les blogs sont écrits dans le but d'être adressés à un vaste lectorat anonyme. Si ce n'est pas le cas, leurs auteurs en limitent l'accès à l'audience de leur choix (van Dijck 2004, Hookway 2008). Les blogs en libre accès sont

donc considérés comme personnels, mais pas privés. Leur utilisation à des fins de recherche n'exige donc pas l'autorisation de leur auteur.

C'est à cette troisième position que je me rallie, d'autant plus que les auteurs de nombreux blogs de voyages écrivent d'une manière ouvertement publique spécifiant qu'ils tiennent à partager leurs aventures avec leurs proches, mais aussi avec ceux qui, bien qu'intéressés par la croisière hauturière, n'ont pas la chance de partir comme on peut le lire dans cet extrait de blog où l'équipage de Croque-Pommese présente :

Ce blog était prévu à l'origine pour la famille et les amis, qui donc, nous connaissent. Mais comme ce journal de bord est sur Internet, vous qui lisez ceci ne savez-vous peut-être pas qui nous sommes ! Nous voici donc, en quelques mots et photos : François a quitté la France en 1988, en solitaire à bord d'un voilier en ferro-ciment, Nagual. En Guadeloupe, il a acheté Croque Pomme, un Kit Marine, en contreplaqué stratifié. Passé le canal de Panama, il a rejoint l'île Coco puis les Marquises.

Frédérique est montée à bord à Tahiti, en juillet 1995. Auparavant elle avait navigué plusieurs étés en Méditerranée à bord d'un Drakkar, Dona Sol, puis en Atlantique en famille pendant 2 ans (1982-84) à bord d'un Rorqual, Port Man. Depuis, nous naviguons ensemble, d'abord dans les îles de la Polynésie Française, puis Hawaïi, Canada, Alaska.¹

Blogs de voyage

Cette ambiguïté d'une nature à la fois personnelle et publique des récits de voyage se retrouve déjà dans les formes de support antérieures à la Toile. En effet, comme le souligne Betty Pudliner, tenir un journal est un genre d'expression associée au voyage depuis des siècles. Parallèlement à la popularisation du tourisme, les journaux de voyage édités et imprimés connaissant un succès grandissant ont été les grands porteurs du désir d'ailleurs. Désormais, fi d'éditeur, de la qualité d'écriture, ou de la nature du voyage : chaque touriste peut publier en ligne sa propre histoire et par cette narration donner du sens à son périple et construire son identité de voyageur (Pudliner 2007, Dann 2004, Banyai & Glover 2012). À leur tour de susciter l'envie d'ailleurs ! En invitant au rêve et permettant l'identification du lecteur, ils participent aussi à la création de communautés de voyageurs qui se retrouvent autour d'une même passion : la mer dans ce cas précis.

¹ <http://croquepomme.over-blog.com/categorie-452545.html>

Cependant, leur forme de récit les différencie d'autres types de communication en ligne comme les réseaux sociaux (ex. : Facebook, Twitter) ou les sites de conseils et de critique des services touristiques (ex. : Tripadvisor) où les participants échangent avis, informations, idées (Banyai & Glover 2012), mais ne se racontent pas extensivement. Cet extrait d'un site personnel dédié au voyage le confirme :

As-tu des conseils pour les voyageurs ?

Lire beaucoup les blogs de voyage avant de partir, car ça aide beaucoup! Mais 😊 ne pas hésiter à utiliser les réseaux sociaux, encore trop peu utilisés malgré ce que l'on croit par les voyageurs réguliers, qui ne sont pas formés à ce type de communication. Dernière chose, et pas des moindres : quel que soit le pays et la difficulté de la langue qui y est parlé, toujours essayer d'apprendre quelques mots.¹

Ces histoires, « *les vrais blogs, où il y a vraiment du vécu* », sont perçues comme authentiques et captivent leurs lecteurs qui les suivent comme des feuilletons. Elles servent à la fois de médiateur de désir, de source de conseils et d'inspiration. Surtout, elles font rêver leurs lecteurs et leur donnent la sensation de faire eux-mêmes partie du périple. Lire devient participer, d'autant plus lorsque le lecteur commente le blog (Baumer, Sueyoshi & Tomlinson 2008). Ainsi autour d'intérêts communs, se développe ce que Camille Paloque-Berges appelle l'infralettrature de réseau : un folklore Internet propre à cette tribu (Paloque-Berges 2011).

Dans le vaste monde du voyage, les plaisanciers hauturiers constituent une telle communauté, avec ses codes, ses rêves, ses pratiques. Et ses blogs !

Blogs sélectionnés

Le Grand Voyage en voilier conserve une aura mythique : les navigateurs d'aujourd'hui en dignes descendants d'Ulysse font rêver ceux qui pour diverses raisons restent devant leur écran au lieu de s'en aller voguer sur les flots. Et au sein des communautés virtuelles de plaisanciers, leurs récits témoignent de leur détermination à larguer les amarres et suscitent l'admiration : Graham Dann parle de « *majoration de l'égo* »,² car les blogueurs gagnent du statut en voyageant ostensiblement (Dann 2007

¹ <http://laroutesansfin.wordpress.com/> « La route sans fin » est un blog personnel dédié aux voyageurs et présentant de petites interviews de voyageurs.

² Dann G. 2007 p.26 : « ego-enhancement » traduction de l'auteure.

p.26). Certains blogs attirent même de nombreux visiteurs (ex. Loren : 99420 visiteurs, Captaingils : 51538 visiteurs)¹.

Critères de sélection

La route

Parmi les innombrables blogs accessibles, j'ai choisi de me concentrer sur ceux tenus par des plaisanciers au long cours français (à l'exception d'un blog suédois, choisi car il concerne un couple voyageant sur un voilier de grand luxe) partis pour une période limitée –un an ou deux– le long de la même route : la boucle Atlantique.

Effectivement, le voyage implique le retour : par la durée finie de leurs pérégrinations, les plaisanciers-voyageurs se distinguent de ceux qui ont choisi la croisière hauturière comme mode de vie. Pour les premiers, le voyage est une expérience extra-ordinaire, une rupture provisoire avec la vie ordinaire : la fin du voyage entrevue dès le départ lui donne une saveur particulière. Pour les seconds, par contre, la vie à bord constitue le quotidien.

Je me suis concentrée sur les plaisanciers français pour deux raisons. D'une part, ils constituent une fraction importante de ceux qui entreprennent le Grand Voyage. Ceci est dû, en outre, à la popularisation déjà ancienne de la plaisance en France (années 1950 avec la création du Centre des Glénans), aux possibilités de prendre des congés sans solde ou sa préretraite ainsi qu'au système de cours à distance permettant de poursuivre la scolarisation des enfants. D'autre part, ayant moi-même vécu à la marge du milieu des plaisanciers français, je porte un regard double, à la fois d'initiée et d'étrangère, sur cette communauté.

On peut schématiquement distinguer trois types de programme de croisière ayant les faveurs des plaisanciers au long cours français. Premièrement, le tour de la Méditerranée : plus tranquille, il n'a guère le même parfum d'aventure que les deux autres projets. Deuxièmement, la boucle Atlantique (Europe – Caraïbe – Europe)² attire principalement ceux qui ne disposent que d'un an ou deux, manquent encore un peu d'expérience, ont des enfants en âge scolaire, ou dont les ressources –temporelles et économiques– sont limitées. Et troisièmement, « La Grande Boucle », le tour du monde qui nécessite au moins trois ans de navigation (certains se contentent de deux ans, mais ils sont peu nombreux). Je me suis concentrée sur le second programme, car il est le plus populaire. En effet, comme je le décrirai plus loin, ce sont des centaines, voire des milliers de voiliers qui traversent chaque année l'Atlantique.

¹ Chiffres lus le 25/11/2011.

² La boucle de l'Atlantique sera décrite en détails au chapitre 4.

Le choix de cette route donne une cohésion spatio-temporelle à l'échantillon de récits étudiés. Les étapes lors de ce périple sont très souvent identiques, ce qui permet de comparer la description que les navigateurs font de leur expérience de ces lieux. La durée plus ou moins similaire des voyages induit des problématiques assez similaires quant aux moyens de subsistance nécessaires durant le voyage et aux possibilités de réinsertion au retour. De plus, ce voyage s'apparente au tourisme étant donné la grande fréquentation de certaines escales et les transformations que celle-ci opère dans le paysage.

D'un point de vue pratique, la taille des journaux de bord de ceux qui entreprennent la boucle Atlantique, est relativement raisonnable. Par contre, les tour-du-mondistes soit se lassent d'écrire, soit produisent des journaux très volumineux, ce qui aurait rendu l'analyse de plusieurs journaux très laborieuse. De plus, les possibilités d'escales sont si nombreuses qu'il est difficile de mettre les carnets de bords en parallèle.

Les navigateurs

J'ai sélectionné les blogs de telle manière que les diverses catégories de navigateurs soient représentées parmi les blogs choisis :

Pour établir cette typologie –simplement esquissée dans le cadre de ce travail¹–, je me suis basée sur les articles parus dans le magazine *Voiles et Voiliers* et sur mon expérience personnelle. Elles m'ont été confirmées lors de l'interview téléphonique réalisée avec Jean-Luc Gourmelen, journaliste spécialisé dans la grande croisière et certainement une des personnes les plus érudites sur le sujet.

- Les jeunes retraités : ils représentent une proportion très importante des navigateurs au long cours. Ils ont à la fois le dynamisme, la condition physique, le temps et l'argent de voyager, sûrs de voir leur compte en banque se remplir chaque mois. Le confort étonnant des bateaux actuels permettant de vivre aussi agréablement à bord qu'à terre ainsi que la facilité apportée par des aides à la navigation, rend possible de pratiquer la voile jusqu'à un âge avancé.
- Les familles : autre catégorie importante par le nombre. Leurs motivations rejoignent celles des couples, mais en même temps il s'agit pour eux de s'offrir la possibilité de se consacrer entièrement à leurs enfants. Ces familles sont le plus souvent d'origine française. En effet, les parents ont la possibilité d'assurer la scolarisation de leurs enfants à bord grâce au système de cours par correspondance proposé par le Ministère français de l'Éducation (CNED, Centre National d'Éducation à Distance). Leurs moyens financiers sont assez variables

¹Une étude des catégories de navigateurs serait certainement intéressante.

ainsi que le type de bateaux sur lesquels ils naviguent, bien que les catamarans soient, semble-t-il, de plus en plus en vogue. Les familles nombreuses ne sont pas rares.

- Les couples de diverses professions, en congé sabbatique ou à un tournant de leur carrière, qui décident de réaliser leur rêve sans attendre. Pour nombre d'entre eux, il s'agit de vivre une aventure, de découvrir le monde.
- Les jeunes aventuriers : Ils sont souvent animés par une envie d'action, d'aventure, allant de pair avec un attrait pour l'entraide humanitaire ou la protection de la nature. Ils voyagent sur des bateaux relativement variés.
- Les navigateurs solitaires : ils sont en proportion avec les autres catégories, peu nombreux. Certains partent pour accomplir la traversée de l'Atlantique en solitaire. D'autres, marins « philosophes », peu importe leur âge, voyagent sur de vieux et parfois très petits bateaux avec un budget minimal.
- Les navigateurs bien nantis : Ils sillonnent les océans sur des bateaux de grand luxe et pour eux la dimension économique de la croisière n'est jamais problématique. Certains d'entre eux restent à part des autres voyageurs, alors que d'autres les fréquentent volontiers.

Ces blogs sont à la fois personnels par leur contenu et ressemblant puisque d'une part, les contraintes techniques de publication en ligne sont identiques pour toutes les plates-formes d'hébergement et que d'autre part, des codes communs apparaissent. Ainsi, les blogs comprennent généralement les éléments suivants : présentation de l'équipage, fiche technique du bateau et du matériel embarqué, description du projet, carnets de bord, galerie de photos ou vidéos, liens avec d'autres sites.

Bien que ce ne soit pas systématique, la plupart des équipages se présentent sur leur blog : le prénom et quelques lignes sur chacun, parfois plus. Certains livrent ce qui les a poussés au départ. Si les prénoms sont de manière générale révélés, les noms de famille apparaissent plus rarement. Par contre, je n'ai rencontré aucun cas d'anonymisation, d'utilisation de pseudonyme, si ce n'est Captaingils qui s'est attribué un surnom, mais ne cache pas son prénom. Le portrait du bateau est habituellement bien plus long et plus précis que celui de l'équipage : il est le « personnage » principal du récit. Souvent anthropomorphisé, il est détaillé de façon assez technique et approfondie dans la fiche technique. Il serait tentant d'y voir là la fierté du Capitaine à faire valoir son fier vaisseau!

Les descriptions de « projet » sont courantes : écrites avant le départ, les blogueurs y témoignent de la charge émotionnelle, des motivations et buts de leur voyage, de sa mise en œuvre et de l'investissement qu'il constitue. Ils y décrivent aussi leur programme et le périple qu'ils rêvent d'effectuer.

Les voyageurs commencent généralement à tenir leurs blogs une fois leur décision prise de partir: recherche et achat du bateau, travaux réalisés à bord illustrés de nombreuses photos, préparatifs, séparation et départ, puis le voyage lui-même. Il n'est pas rare que cette période de précroisière soit presque aussi longue que le voyage lui-même. Par contre, le blog des équipages possédant déjà leur bateau s'ouvre lorsque les amarres sont larguées. Les billets sont généralement mis en ligne mensuellement, qu'ils soient écrits sous forme de récit d'un seul tenant relatant les événements du mois écoulé ou comme des postes séparés et datés. Ils sont archivés par mois ou plus rarement, ils sont classés par chapitres concernant soit une traversée soit une destination. Les carnets de bord sont écrits soit par une seule personne, soit sont collectifs et tenus par plusieurs membres d'équipage.

Les blogs ont notablement évolué depuis la fin des années 1990 en fonction des progrès technologiques. En effet, les possibilités d'envoyer des messages étaient alors rares –puisqu'il s'agissait généralement de trouver un cybercafé– ou coûteuses lorsque le bateau était équipé d'un émetteur satellite. Les « lettres mensuelles » étaient envoyées sous forme de courrier électronique à un bénévole resté au pays qui avait en charge de gérer le blog et d'y poster les billets. La quantité de photos chargées sur les sites était limitée. Actuellement, l'accès au réseau à un débit relativement rapide s'est généralisé, et la baisse du prix des équipements de connexion à Internet depuis le bord les a rendus plus accessibles. Ainsi les blogs récents ne nécessitent plus d'intermédiaire, sont conçus à bord et plus illustrés, de photos, mais aussi de vidéos.

D'ailleurs, certains d'entre eux sont presque exclusivement des albums photo comme celui de Paoha¹. Il ne faut pas sous-estimer le rôle de ces images qui nous entraînent dans l'intimité du bord (Badger 2004). Montrant l'équipage dans sa vie à bord, sur des plages idylliques, dans des lieux exotiques elles sont les garantes de l'authenticité du récit et instaurent une familiarité entre l'équipage et le lecteur invisible, mais admis dans l'univers de la croisière. Le matériel visuel des blogs devrait faire l'objet d'une étude, mais celle-ci demanderait un travail d'une ampleur qui n'a pas sa place dans le cadre de cette thèse.

Présentation des principaux blogs

J'ai sélectionné 12 blogs que j'ai étudiés de façon approfondie par la méthode de lecture d'immersion. Ils s'échelonnent dans le temps : le premier, celui de Loren, a été mis en ligne en 1998, Galapiat clôture son blog en août 2011.

¹ <http://membres.multimania.fr/paoha/>

Ils sont écrits dans des styles différents et leurs auteurs ne manient pas la plume ou plutôt le clavier avec la même aisance. Certains tiennent des blogs descriptifs, ou utilisent le style parlé des forums alors que d'autres sont beaucoup plus réflexifs et entraînent le lecteur non seulement dans le voyage concret, mais aussi dans le voyage intérieur de leur auteur.

Dans la présentation qui suit, je ne leur accorde pas à tous la même attention : certaines histoires sont plus riches en événements et il me paraît important de le signaler afin que leurs récits et les extraits que j'en cite puissent être replacés dans leur contexte. J'ai opté pour un classement alphabétique des blogs en les désignant ainsi que leurs équipages par le nom de leur bateau, comme il est d'usage chez les navigateurs. Deux exceptions : Captaingils dont la personnalité colorée fait passer son bateau à l'arrière-plan (sur les forums aussi, on se réfère à lui en utilisant son surnom) ; Éric qui ne cite pas le nom de son voilier.

En plus des blogs principaux cités ci-dessous, j'en ai consulté d'innombrables blogs dont j'ai gardé des citations qui apparaîtront dans le texte, avec l'adresse électronique où ils sont accessibles mentionnée en note de bas de page.

- ABRACATABRA¹:

L'équipage: un couple et ses trois filles de moins de 12 ans qui seules ont droit à une présentation.

Le carnet de bord: tenu du 19/07/2008 au 19/06/2009. Ils projetaient le voyage depuis 10 ans et l'ont enfin réalisé: plages de rêves, une traversée éprouvante, mais aussi des moments très forts lors de la livraison de colis de matériel scolaire en Casamance. Ils ont écrit le blog comme lien avec la famille et les amis, mais aussi avec d'autres navigateurs et internautes dont ils sollicitent les avis. Ce blog est publié sur un site d'hébergement appartenant à un grand constructeur de catamarans de croisières.

- ATAO²:

L'équipage: je ne peux faire mieux que de laisser le capitaine de l'Atao se présenter lui-même.

Captaingils

Qui êtes-vous ?

¹ <http://www.abracatabra.com/>

² <http://captaingils.blogspot.com/>

À la quarantaine, Captaingils est petit, trapu, borgne, chauve, édenté, récemment trépané, avec un caractère de cochon ... Capitaine autoproclamé, parisien depuis près de 10 ans, il n'y connaît franchement pas bézef aux choses « de la Marine et des bateaux ». Et il voudrait traverser un océan ??? C'est aussi depuis toujours un sacré noudoudiou de passionné de voyages, un genre baroudeur rêveur sac à dos qui a passé sa vie à courir après ce qu'on ne sait pas, d'autres horizons, d'autres réalités que celle qui lui était naturellement offerte... Un entêté, un pugnace (j'aime bien ce mot) plein de ressources – qui adore s'accrocher à ses rêves ... Bref, il a plus le profil d'un pirate, que de, euh, un commercial par exemple !!! Captaingils vous propose de le suivre vous dans sa préparation, celle de son bateau, son apprentissage « à la navigation » et qui sait peut être jusqu'à son départ, prévu normalement fin août 2007, vers son premier ambitieux et vachement lointain objectif « Le Sénégal » ...

Le carnet de bord: tenu de 02/2007 à 08/2010. Le blog de Captaingils est atypique, comme son bateau et son voyage. Il prouve que l'on peut partir sans être riche si l'on a assez de volonté pour compenser le manque de moyens financiers. Malheureusement, Captaingils n'était pas vraiment préparé à la mer, ni son bateau non plus. Quand il achète un vieux voilier en bois, séduit par la ligne, le charme et le prix de celui-ci, il met le doigt dans un engrenage, une suite de problèmes sans fin. Son manque de connaissances nautiques lui fait commettre erreur sur erreur, dont il se sort grâce à sa pugnacité –pour reprendre un terme qui lui plait. Son blog est imagé, incroyable, truculent. Parfois, on met en doute l'avalanche d'ennuis, par ailleurs souvent graves, auxquels il doit faire face. À d'autres moments la détresse morale et le découragement semblent si vrais qu'on se surprend à croire à ces extraordinaires histoires d'un voyage raté, puisqu'il se termina par le naufrage d'Atao sur une côte du Cap Vert. C'est un blog sur la solitude face aux imprévus désagréables que le voyage peut présenter. Les mésaventures de ce marin expressif ont éveillé des réactions vives sur un forum. Ironie, mais surtout beaucoup de sympathie. Même un voyage raté peut devenir un médiateur du désir de partir : s'il a réussi à arriver aussi loin, malgré ses erreurs inexcusables, tous espèrent réussir ! Ils ne peuvent pas jouer de tant de malchance.

Malgré tout, Captaingils force l'admiration. Et il existe bel et bien : Galapiat l'a rencontré au Sénégal et en parle dans son blog. Je ne le citerai pas sous le nom de son bateau. Je garderai le surmon qu'il s'est attribué.

- CARAMEL¹:

L'équipage: Patrick, retraité dynamique belge et sa femme Catherine, qui n'aime pas les mouillages rouleurs, apprécie le confort, mais se lancera néanmoins dans de vraies aventures. Ils sont accompagnés d'un ou deux équipiers qui se relaieront au cours du voyage.

Le carnet de bord: tenu du 11/06/2001 au 23/08/2003. Dans le premier billet du carnet de bord du voyage initiatique de Caramel, Patrick le Capitaine de Caramel conte la livraison de son nouveau voilier, un Super Maramu de 16m, une Jaguar des mers en quelque sorte. Cours à bord par le technicien du chantier afin d'apprendre le maniement de tout l'appareillage du bord : enrôleurs de voiles, propulseurs d'étrave, cabestan électrique. Puis du rangement du matériel à bord : 5 palettes, plus des caisses de déménagements. Lorsque le budget n'est pas limité, le type des problèmes rencontrés diffère. Et les conditions de navigation aussi. Pour ce premier voyage, les propriétaires de Caramel font appel à des équipiers pour leur prêter main-forte lors des traversées. Cohabitation qui ne fut pas toujours de tout repos. Caramel fréquente les Yachts Club selects et l'équipage s'habille pour aller souper en ville. Autre milieu social, autre façon de voyager. Aux Canaries, Caramel rejoint les autres voiliers du Rallye des îles du Soleil dont les participants navigueront en flottille jusqu'au Brésil. S'en suit une navigation-découverte, semi-organisée et en flottille, ponctuée de réceptions et de cocktails. Mais en cours de route l'équipage s'aguerrit et fera même une expédition dans l'Orénoque accompagné de deux bateaux amis dans laquelle les jeunes aventuriers d'Aventurier n'ont pas osé se lancer. Une belle initiation à l'audace et l'aventure avec de longues descriptions des contacts vécus avec les habitants. Un blog vivant et riche qui continue d'exister retraçant de nouveaux voyages de Caramel, mais surtout en devenant une mine d'information pour les navigateurs. Après la vente de Caramel –que j'ai apprise par le biais d'un forum²–, Patrick maintient et enrichit encore son blog. Ce qui en fait l'un des sites de référence des rêveurs en partance.

- CELUGE³ :

L'équipage :

***Le capitaine** : moi-même, personnellement en personne...qui fera tout le périple...*

Propriétaire, architecte-constructeur, armateur (tout ça, ça en jette ?)

¹ <http://www.amelcaramel.net/index.php>

² http://www.stw.fr/forumstw/quest_answers.cfm?quest_id=35635&topic_id=22&st_row=1
Forum de l'association Sail-The-World.

³ http://www.stw.fr/dt/display_dt.cfm?dt=248

Bon ! 60 berges, retraité enseignement technique, quelques soucis de santé, mais on fait avec !

***Claudine**, mon épouse, même situation, fera tout sauf la transat Cap Vert – Antilles*

Le carnet de bord : tenu du 18/06/2004 au 25/09/2005.

Il s'agit d'un carnet court écrit par le Capitaine, dans un style « parlé », familier, très proche de celui des forums. Il fut d'ailleurs publié sur le site de l'association de navigateurs « Sail-The-World », comme un dossier, avant que celui-ci n'offre la possibilité de tenir de vrais blogs. La liste des commentaires est jointe au dossier. Malheureusement, le carnet de bord s'interrompt à Tobago. Je l'ai conservé, car son style très vivant le rend particulier.

- ÉRIC¹ :

L'équipage: Éric, photographe et poète.

Le carnet de bord : tenu du 04/10/1998 au 23/12/1998, ce carnet ne retrace pas tout le voyage d'Éric, mais en quelques photos et extraits de son journal de bord manuscrit, il explique son défi : « *la traversée de l'Atlantique d'un navigateur solitaire qui n'aimait pas la solitude* ». Il décrit avec justesse ce que fut réellement cette navigation. La réalité ne se rapproche du rêve que lorsqu'elle est devenue souvenir, et encore pas toujours !

- AVENTURIER²:

L'équipage: Trois jeunes amis, Nicolas, 26 ans, Manuel 26 ans et Pierre 25 ans. Ils se sont connus durant leurs études (DUT - Diplôme Universitaire de Technologie).

Carnet de bord: tenu du 04/04/2004 au 31/03/2005.

Ayant une bonne expérience de la voile, aimant la nature, ils montent un projet ambitieux pour trouver des sponsors prêts à les aider dans leur voyage. Leur blog commence bien avant le départ. Il retrace l'élaboration du projet, la préparation du bateau, leur enthousiasme. Ethnologues, ils étudieront les peuples, biologistes ils noteront le comportement des cétacés, aventuriers ils recenseront les sites de kitesurf encore inconnus. Ils écriront un journal spécial pour instruire les élèves d'une école primaire. Départ. Voyage, mais pas comme ils se l'étaient promis, plus simple, plus banal peut-être. Ils sont un peu plus touristes qu'ils ne s'étaient rêvés. Les cartes restent vierges, les recensements d'animaux marins manquent,

¹ <http://eric.duchossoy.pagesperso-orange.fr/bateau/index.html>

² <http://voile.esperanza.free.fr/>

l'ethnologie se fait souvent dans des bars. Puis, que se passe-t-il ? Tensions à bord que l'on peut deviner ? Mais le récit s'arrête, seule une petite note brève annonce leurs préparatifs au retour. La dernière mise en page annonce laconiquement la mise en vente du bateau. Ce blog me paraît révélateur de nombreux rêves qui ne survivent pas à la pression du voyage, à la vie en espace clos avec un budget serré, à une trop grande ambition. Il est intéressant, car il montre aussi combien « l'humanitaire » et « l'idéal écologiste » se doivent d'être au centre des motivations au départ. Le simple plaisir de prendre du bon temps et d'en jouir n'a pas bonne presse. Et n'attire pas les sponsors.

- GALAPIAT¹:

L'équipage: un père de famille de 40 ans qui devient malgré lui navigateur solitaire.

Le carnet de bord: tenu de 12/2007 à 09/2011. Il commence avec le projet et l'achat du bateau et s'achève par sa mise en vente. Entre les deux, un long voyage non seulement concret, mais aussi intérieur. Ce carnet est riche d'une aventure humaine qui est rarement transmise à travers les blogs. Il rêvait d'un Grand Voyage, d'un tour du monde. Elle accepta de le suivre dans son rêve. Ils avaient tous les deux de bons emplois dans le domaine de la finance ou de l'économie, semble-t-il. Il eut l'opportunité de quitter le sien plus tôt que prévu. Précipitation du projet, achat du bateau, aménagement : il partage son temps entre le sud de la France et Paris où elle continue à travailler et s'occuper de leurs deux tout jeunes fils. Budget qui file, tension et appréhension qui précèdent le départ. Il est un blogueur confirmé, «un teneur de journal», son écriture est fluide, mais surtout son carnet est intime et traduit ses états d'âme. Ainsi lorsque la famille part enfin, heureuse, tout est pour le mieux : un tour de Méditerranée, et l'idylle vire à l'aigre. Puis au vinaigre. Elle quitte le bord avec les deux petits moussaillons. Il continue son périple malgré la rupture, le divorce, les difficultés pour obtenir la garde de ses fils, aidé en cela par sa sœur qui le rejoint à bord. Son voyage est une initiation, celle d'un jeune cadre dynamique en un philosophe des mers. Ses valeurs changent, son regard sur lui-même aussi. Il apprend à se dépasser, s'étonne, découvre le monde et se découvre en même temps. Il commence son blog en décembre 2007. Le départ pour l'aventure aura lieu en juin 2009. Et le dernier billet date du 17 mars 2011 et annonce la mise en vente de Galapiat. Fin du rite initiatique, retour à la vie ordinaire, mais qui ne sera plus jamais la même qu'avant.

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2008/03/index.html>

- LOREN :

L'équipage: Un couple prend le départ avec ses trois enfants. Ils reviendront deux ans plus tard à six : un nouveau moussaillon est né durant le voyage.

Le carnet de bord: tenu de 06/1996 à 07/1998. Il s'agit du plus vieux carnet de bord que j'analyse. Du premier que j'ai lu aussi. Il n'y avait à l'époque que peu de possibilités pour publier des textes en ligne et encore moins des photos. Les différents billets furent donc écrits sur ordinateur à bord, en retravaillant le journal manuscrit puis envoyé à un ami en France qui a rempli le rôle de webmaster.

Belle histoire familiale qui montre que même un nourrisson à bord n'est pas une entrave au voyage. Le blog de Loren fut beaucoup visité et abondamment cité. En 2009, son auteur Yves de Montbron a publié «*Le Vent du Large : deux ans de navigation en famille autour de l'Atlantique*» sous la forme d'un livre électronique. Il m'a aimablement autorisée à citer en annexe le résumé de leur voyage écrit pour donner un avant-goût du livre. Ce texte proche du blog est une excellente introduction au Grand Voyage et à son récit (v. annexe). Le blog a disparu de la Toile lors de la parution du livre, mais je l'ai conservé sous forme de texte. C'est cette version originale que je citerai. J'y référerai en note de bas de page comme : Loren, blog archivé.

- NOMADE ¹:

L'équipage : un couple qui ne se présente pas, mais on peut déduire de leur récit que Marik est enseignante et Pierre préretraité.

Le carnet de bord : tenu d'août 2003 à mai 2004. Marik et Pierre voyagent d'une façon intéressante faisant volontiers connaissance avec des habitants des lieux qu'ils visitent. Surtout à Cuba où ils sympathisent avec une famille cubaine chez laquelle ils passent quelques jours. Le récit s'arrête malheureusement à Belize où le bateau a été immobilisé pour cause d'avarie sérieuse.

- PETIT DÉLIRE ²:

L'équipage : un instructeur de voile solitaire.

Carnet de bord : tenu du 05/07/2001 au 13/08/2002.

Vingt années de « business voile » ont paru trop pour ce Canadien qui a donné des cours de voile sur le lac Champlain. Il se sent mûr pour se lancer à l'assaut d'un rêve, une boucle en forme de coeur, en solitaire autour de l'Atlantique. Seule sa fille de cinq ans le retient de larguer les amarres. Mais il pense qu'il vaut mieux un père qui va au fond de ses rêves, qui lui montre comment oser vivre sa vie.

¹ <http://mrpmp.free.fr/index.htm>

² http://www.petitdelire.com/carnets_voyages.htm . Accédé : 03/2011. En 12/2012 le blog a disparu de l'Internet.

*Après, tout va très vite, le rêve s'emballe. Je ne sais trop si c'est la sensation du « maintenant ou jamais » qui me pousse, mais tout passe à la vitesse « Grand V ». Rapidement trois objectifs prennent le dessus : **naviguer loin, naviguer seul et naviguer sans moteur.**¹*

Il part sur un voilier de 8,50m, construit en polyester en 1965 qu'il a restauré. Le site fut consulté la dernière fois en 2010. Il a actuellement disparu mais un article paru dans un magazine spécialisé le résume bien.² Les parties du blogs utilisées ont été archivées.

- TOMAHAWK :

L'équipage : Un couple de navigateurs chevronnés, de quarante ans et leurs trois jeunes enfants, partis pour une année sabbatique.

Je ne peux malheureusement pas donner de détails précis sur les dates du voyage, le blog ayant rapidement disparu. Je l'avais archivé sous forme de texte le 19/04/05, peu de temps après leur retour en France. Mais il ne me reste que leur récit. Ils ont effectué la traversée de l'Atlantique à partir du Cap Vert, sans faire de détour par le Sénégal. Le rêve d'Isabelle, après ce voyage, était de faire une transat en double avec une copine. Ce récit est intéressant car très proche de celui de Loren : même âge (des adultes et des enfants) et même catégorie socio-culturelle de l'équipage. Il donne un bon aperçu de la vie d'une famille en mer. Lors que je le citerai, j'indiquerai simplement : Tomahawk –blog archivé.

- YAGHAN³:

L'équipage: Un couple suédois d'âge mûr, fortuné et navigant depuis longtemps.

Le carnet de bord: tenu du 01/06/2006 au 17/07/2009. Bien que je n'aie pas suivi ce site de près (il s'agit d'un tour du monde), j'y ai malgré tout prêté attention, car il s'agit d'un cas un peu particulier permettant de prendre toute la mesure des disparités socioéconomiques de ceux qui s'embarquent pour un Grand Voyage. En effet, Arne Mårtensson, président du conseil d'administration d'une grande banque suédoise, démissionne pour s'offrir le temps de vivre son rêve : un tour du monde à la voile et en couple. Leur bateau est un 18,80m, où tout est automatisé et conçu pour être manoeuvrable en solitaire. Le voyage est annoncé neuf mois avant le départ, lors d'une conférence de presse. L'aventure anonyme des uns devient un événement médiatique pour les autres qui pourtant l'effectueront dans des

¹ <http://www.petitdelire.com/01%20Intro.pdf>

² <http://www.escalenautique.qc.ca/admin/archives/pdf/37-petit%20delire.pdf>

³ <http://yaghanvoyages.blogspot.be/>

conditions bien moins dures. Leurs deux blogs furent tenus en suédois et en anglais. Suite à ce voyage, Arne et Hélène Mårtensson ont publié deux livres en suédois qui ont tous les deux été traduits en anglais.

Format de citations

Les extraits de blogs sont cités sans modification ni correction afin de rester au plus près du texte original. Seul leur format a été unifié. En effet, le style d'écriture est riche d'information socioculturelles sur les blogueurs. De plus, corriger la grammaire, l'orthographe ou la ponctuation affaiblirait l'expressivité spontanée de textes qui se rapprochent parfois de la langue parlée.

Comme les blogs et les fils de discussion de forums constituent le matériel empirique sur lequel se base mon analyse, les citations qui en sont extraites sont nombreuses et parfois longues. Afin que ces dernières se distinguent clairement du corps du texte, j'ai choisi de les présenter dans une police italique. Par souci de cohérence, ce format est utilisé pour toutes les citations.

Autres sources empiriques

Forums

Outre les blogs de voyage, j'ai aussi suivi certains forums, principalement sur les sites de deux associations de plaisanciers dédiées à la croisière hauturière : « Sail-The-World » et « Hisse-et-Ho ». Ces communautés culturelles et de pratique mettent à la disposition des voyageurs, des rêveurs en partance et des rêveurs en chambre, des forums de discussion, qui ont constitué une intéressante source d'informations. Ces espaces dédiés entièrement à la grande croisière m'ont apporté de précieuses indications qui complètent les blogs et, comme dans le cas de *Captaingils*, les commentent.

Interviews

Désirant comparer le récit oral d'un voyage avec les blogs, j'ai interviewé un couple de voyageurs. Ils étaient partis avec leur fille faire le tour de l'Atlantique en près de deux ans, ajoutant quelques étapes brésiliennes aux étapes caribéennes classiques.

Je ne les avais jamais rencontrés avant l'interview. Cependant je connaissais leurs parents et j'avais entendu raconter leur périple au fur et à mesure de son déroulement. Je savais donc que tout n'avait pas été aussi facile pour eux qu'il le paraît dans la plupart des récits. Ce qui confirmait mon expérience personnelle : bien des moments de tensions, de découragement, des difficultés relationnelles restent tus. Ils m'en ont parlé spontanément. Étant donné que ce couple n'a pas tenu de blog et n'a donc pas rendu publique son expérience, le matériel de cette interview est d'ordre privé. J'ai donc protégé leur anonymat par l'utilisation de pseudonymes : Ulysse, Pénélope.

J'ajouterai simplement que Pénélope parle portugais : j'ai choisi de peu ou pas corriger ses réponses pour ne pas en altérer le fond et en conserver la spontanéité. Les pauses dans le débit de parole sont indiquées par des points de suspension. L'entretien a duré environ deux heures et a été enregistré sous format numérique. Il s'agit d'une interview libre. Je me suis contentée de leur demander de raconter leur voyage, ne posant que de rares questions en rapport avec ce qu'ils évoquaient spontanément. Alors qu'ils avaient commencé un récit très convenu (la route, les escales, la météo), ils ont spontanément réalisé que me décrire simplement « le voyage parfait » n'était pas essentiel et ils se lancés dans une narration très réflexive sur leur expérience.

J'ai utilisé le matériel de cette interview pour étayer le chapitre 4 qui concerne l'expérience et pour soutenir ou contredire les carnets de bords. Les citations reprenant les noms d'Ulysse et Pénélope se réfèrent toutes à cet entretien. Je ne le signalerai pas par une note en bas de page.

D'autre part, en juillet 2010, j'ai aussi effectué deux interviews téléphoniques durant lesquelles j'ai pris des notes de ce qui était dit. Celles-ci se sont déroulées sous forme de conversation.

Interview de Lib : j'ai interrogé une libraire parisienne spécialisée dans les livres de mer. Je désirais savoir quels étaient les livres les plus vendus, les plus accrocheurs. Lib (un pseudonyme) ayant elle-même voyagé en bateau, la conversation a débordé du cadre de mes questions. Malheureusement, elle fut interrompue par un client, qui entra dans sa boutique.

Interview de Jean-Luc Gourmelen, spécialiste de la grande croisière dans le magazine *Voiles et Voiliers*. Son expérience professionnelle et personnelle de la grande croisière en fait certainement un des experts les plus érudits en la matière en France.

Magazines

Même si je ne m'en suis pas servie de manière directe, les magazines consacrés à la voile ont certainement eu une influence sur la rédaction de cette thèse. En effet, pendant

dix ans (1997-2007) j'ai profité d'un abonnement à deux revues nautiques – *Voiles et Voiliers* et *Loisirs Nautiques*. Leur lecture a élargi mes connaissances du monde nautique et donné une perspective plus générale de l'économie qui le régit. J'ai pu y observer les effets de mode, l'évolution des mentalités, du matériel. Elles ont aussi contribué à ma culture nautique. Je ne m'en suis pas servie comme matériel direct, mais ces revues et leur influence sur les voyageurs mériteraient qu'on s'y intéresse. Cependant, jamais je n'ai trouvé une de ces revues citées comme référence dans aucun des blogs que j'ai lus.

Utilisation de sources électroniques diverses

Internet est sans aucun doute devenu une source incontournable d'information, un lieu d'acquisition et de partage de connaissances, accessible à une grande majorité.

C'est indiscutablement un médium offrant de nouvelles possibilités d'accès à l'information aussi dans le domaine scientifique. La croissante ubiquité du matériel de référence –revues en ligne, livres électroniques, accès aux bibliothèques universitaires– autorise une délocalisation du chercheur par rapport à ses sources de référence, ce qui était un avantage notoire dans mon cas, puisque travaillant dans deux lieux. De plus, l'objet de mon étude étant un matériel virtuel, j'ai opté pour l'utilisation systématique de sources électroniques lorsque celles-ci étaient disponibles.

Néanmoins, cette utilisation n'est pas sans soulever de questions quant à la validité de l'origine des informations utilisées. Pourtant, comme le montrent Leth et Thurén, les règles qui régissent traditionnellement l'analyse de sources restent valables bien qu'elles ne soient pas toujours appliquées de la même façon. Ils soulignent que s'aventurer dans le bouillonnant chaos d'informations qu'est Internet demande à la fois plus de prudence et de sens critique, mais aussi une plus grande ouverture à de nouvelles compréhensions et la reconnaissance de l'incertitude. Il n'y a pas de « gardien » qui juge de la validité de l'information publiée, sur le réseau toutes les informations sont égales : le pire côtoie le meilleur. Un petit site créé avec peu de moyens concurrence celui d'une société qui investit de grosses sommes dans sa réalisation, ce qui n'est pas toujours gage de qualité (Leth & Thurén 2000). Car certains sites de particuliers sont extrêmement bien construits, sérieusement informés et mis à jour alors que des sites officiels peuvent manquer de contenu sérieux et ne pas être régulièrement révisés.

Que l'on surfe sur la Toile, dans une attitude de découverte et d'ouverture à l'imprévu qui peut surgir à chaque clic de souris, ou que l'on effectue une recherche structurée par mots-clé, la quantité de sites proposés est énorme. La multitude des

sources proposant l'information recherchée est souvent telle que nous faisons un choix arbitraire s'ajoutant au tri mécanique du serveur. Comme l'écrit Morton Wiener (Wiener 1998), il nous est impossible de tout vérifier : nous choisissons de considérer certaines sources comme convaincantes, aidés dans ce sens par les conventions et les traditions scientifiques.

Les sites universitaires, les versions en ligne des grandes encyclopédies, les revues scientifiques sous forme électronique ne posent pas plus de problèmes que des sources en format papier des bibliothèques. Par contre, le réseau donne aussi accès à des informations publiées sur les pages personnelles de scientifiques. Articles ou blogs, leurs auteurs s'expriment avec plus de liberté peut-être et plus de facilité que dans les médias conventionnels. De rapides recherches permettent de valider l'identité supposée de ces auteurs. Comment alors considérer les opinions qu'ils professent ?

En tant que folkloriste, je considère que les diverses opinions énoncées sur des sites personnels que ce soit par des spécialistes, des amateurs éclairés ou simplement des individus désireux de s'exprimer sur ces sujets, ont une valeur en tant qu'indicateurs de tendance. Ils permettent de dégager les courants de pensée et les points de vue divergents. À condition de le considérer avec une distance critique, ce matériel moins « orthodoxe » peut se montrer utile et révélateur de « l'air du temps » et ainsi élément de contextualisation. Ainsi, même Wikipédia, encyclopédie collective en ligne, me paraît digne d'être citée à condition de signifier que ce n'est pas en tant que source scientifiquement approuvée, mais en tant qu'outil diffusant des définitions et des explications qui seront lues par une multitude d'individus dont bon nombre se les approprieront (Westerman 2009). Wikipédia joue un rôle dans la diffusion de connaissances et d'opinion, qui même s'il est questionnable, n'en est pas moins concret (Levrel 2006).

4. L'expérience : Le Grand Voyage

Pénélope: On se met en question tout le temps dans des expériences comme ça. On ne sait pas comment c'est... C'est comme avoir un enfant, c'est comme se marier, c'est comme tous ces changements énormes.

Patricia: C'est une forme d'initiation pour toi?

Pénélope: Oui, pour moi c'était une épreuve pour me connaître un peu plus, pour connaître le monde un peu plus. C'est un accéléré... On vit ça tous les jours, mais pour moi le voyage, c'est un accéléré. On vit ça d'une façon plus intense. Avec des bonheurs plus intenses et des malheurs plus intenses.¹

Plusieurs fois au cours de leur interview, Pénélope et Ulysse utilisent le mot « expérience » comme synonyme de voyage, une expérience qui marque ceux qui l'entreprennent.

Pénélope n'avait jamais navigué, la mer lui faisait un peu peur, pourtant elle n'a pas hésité à suivre Ulysse dans cette aventure. Elle lui a donné un sens personnel qui lui a permis de surmonter ses craintes et ses hésitations. Elle en a fait une initiation, une potentialité de développement, une épreuve qui précipite le processus de connaissance de soi. Elle place son Grand Voyage parmi les expériences significatives de sa vie telles le mariage, la maternité.

Oui, la grande croisière est une « sacrée expérience » ! Extrême même, pour la plupart de ceux qui l'entreprennent, étant donné l'investissement en temps et en argent qu'elle exige et les difficultés d'ordre pratique qu'elle comporte pour ceux qui ne sont pas des navigateurs chevronnés. C'est un défi qu'ils se sont lancé et au retour, leur voyage prend sa place dans leur histoire de vie auprès des faits marquants de leur existence.

Cet engouement se place dans le contexte plus large de la quête identitaire actuelle. Celle-ci se caractérise, selon Kaufmann, par une prise de distance de l'individu par rapport aux rôles sociaux traditionnels, considérés comme trop rigides. Sujet, il recherche l'autonomie et adhère plus volontiers à des rôles souples et changeants qui ne le socialisent que pour des durées brèves. Il aborde la vie comme un terrain

¹ Toutes les citations d'Ulysse et Pénélope sont extraites d'une seule interview: je ne la référencerai plus pas par une note de bas de page.

d'expérimentation qui lui permet d'essayer diverses façons d'être au monde afin de s'inventer une identité. Poursuivant la quête de son essence personnelle, il expérimente, multiplie les rôles refusant ceux qui lui sont imposés, se cherchant alors qu'en fait il se construit. Pour chaque nouveau rôle, il se choisit une image de soi, une identité¹. L'ensemble de ces images, de ces identités créent autour de l'individu une enveloppe qui lui donne ne serait-ce qu'un instant l'impression d'être unifié (Kaufmann 2001/2004, 2004). En multipliant les expériences, il élargit cette enveloppe, la rend plus vaste. Roger D. Abrahams souligne lui aussi la place centrale qu'occupent les expériences personnelles dans la construction identitaire. Dans la culture occidentale, écrit-il, l'expérience est arrivée à avoir une valeur en soi. Grâce à elle, l'individu essaie d'atteindre son rêve d'unicité, même si celle-ci n'est qu'une illusion. Car ses expériences ne sont jamais aussi uniques, aussi originales qu'il l'espère. C'est dans un répertoire collectif qu'il trouve l'inspiration. Individualiste, il se sent responsable de son propre développement. Ainsi il cherche sans cesse à vivre de nouvelles expériences, à poser des faits et gestes significatifs qui mettent son existence en valeur et lui donnent un sentiment de réalisation personnelle (Abrahams 1986). Cependant, la plus grande découverte de l'anthropologie d'expérience, comme la voit Abrahams, n'est pas que chacun fait des expériences qui sont uniques et typiques, mais surtout que chacun semble être capable de les organiser de telle manière qu'elles puissent être partagées. Or, ce partage prend le plus souvent la forme de narratifs. Le récit permet à l'expérience d'exister dans le temps (Ricoeur 1983) et dans l'espace, car pouvons-nous nous penser sans nous situer quelque part ?

Ce chapitre sera concentré sur l'expérience vécue par les navigateurs. Puisque celle-ci forme la base concrète des blogs qui la relatent, il est indispensable de tenter de l'approcher au plus près pour comprendre les relations qui la lient à sa mise en narration ainsi que l'intérêt que cette dernière présente pour l'industrie touristique.

Dans un premier temps, il me paraît important d'introduire théoriquement ce que j'entends par la notion d'expérience qui, à l'instar de nombreux concepts à la mode, devient vague à force d'être utilisée dans des contextes les plus divers. Ensuite, dans une petite ethnographie du Grand Voyage, je tente de décrire au plus près le vécu des plaisanciers au long cours. Bien sûr, comme je le traiterai au chapitre 5, le Grand Voyage, au même titre que toute expérience, n'est approchable que par le récit : jamais on ne peut en atteindre l'essence. En conséquence, il me paraît important de croiser différents types de témoignages afin de multiplier les perspectives et d'ainsi mieux cerner le sujet. Pour ce faire, je ne me limite donc pas au matériel que me fournissent les

¹ Kaufmann accepte la proximité des deux termes, tout en ne limitant pas l'identité à l'image de soi qui n'en représente qu'un aspect.

blogs : je confronte celui-ci au récit oral du couple que j'ai interrogé, à des extraits de forum de passionnés de voile, à deux thèses concernant ceux qui choisissent le voilier comme style de vie et enfin à mon expérience personnelle de la vie à bord.

Dans un troisième temps, j'examine le Grand Voyage en tant que phénomène individuel et culturel. En la replaçant dans un contexte socioculturel plus large, cette analyse permet une meilleure compréhension de cette expérience et de ses ressorts, notamment au travers de l'étude des divers espaces du voyage.

Expérience: tentative de définition

Le processus d'expérimentation commence avec la perception, il s'ancre dans le concret. Dans un premier temps, c'est à travers le corps que nous appréhendons notre environnement. Il s'agit, comme le souligne Tuan, d'un mouvement dirigé vers l'extérieur : nos sens nous font appréhender le monde autour de nous et atteindre bien plus loin que le soi. Nous sentons, nous goûtons, nous entendons, nous voyons ce qui est à notre portée (Tuan 2008). Cette première rencontre suscite diverses émotions qui peuvent à leur tour faire naître des pensées. Peu à peu nous nous apprenons à affronter le monde. Nous nous constituons un bagage de réactions dans lequel puiser pour faire face aux événements extérieurs. Un flot incessant d'événements, que nous endurons, que nous acceptons, qui forme l'existence ordinaire, s'écoule le plus souvent sans que nous en soyons conscients : nous acquérons de l'expérience. Nous apprenons grâce à ces événements à réagir face au monde extérieur. Pour Abrahams, des choses sont ainsi sans cesse expérimentées néanmoins elles ne composent toute une expérience (Abrahams 1986). Pour cela, il faut qu'un événement se dégage de cette temporalité chronologique sans début ni fin (Turner 1986) : une séquence extérieure isolable, qui tout d'abord nous surprend, tranche sur la banalité du quotidien, marquée par un début, un milieu et une chute et à laquelle nous tâchons de donner un sens, intérieur, personnel, comme nous le faisons avec ce qui nous déconcerte. C'est à l'aide du répertoire émotionnel et cognitif que nos expériences passées nous ont permis d'élaborer que nous abordons les sensations provoquées par la réalité tangible, qu'elles soient conscientes ou inconscientes. Ainsi, percevoir le monde c'est essayer de rendre signifiant ce que nous disent nos sens (Larsen 1997). Nos expériences passées forment la base sur laquelle nous nous appuyons pour donner sens à ce que nous vivons présentement: nos perceptions ne sont pas uniquement sensorielles, elles sont une interprétation du monde.

Expérience intégrale

It's emotional, intellectual and physical, and it liberates something in the mind.
(Östman 2005 p.100)

Étant donné son adéquation dans le cadre de ce travail, la notion d'expérience intégrale, héritée des travaux de John Dewey, mérite une attention particulière (Leddy 2008). Ceci d'autant plus qu'elle est une référence récurrente dans la littérature traitant d'expérience. L'expérience intégrale est avant tout « *une* expérience » : se détachant du flot des expériences ordinaires dont nous sommes le plus souvent inconscients, elle possède une qualité individuelle, elle a un début et une fin et croît progressivement vers celle-ci, vers sa réalisation. Elle doit posséder une qualité esthétique, c.-à-d. former un tout qui engage l'être émotionnellement, intellectuellement, mais aussi dans l'action pratique. Elle n'inclut pas uniquement actions et sentiments, mais aussi les réflexions sur ces actions et ces sentiments (Bruner 1986). Elle relie les parts qui la forment et les amènent vers l'achèvement. Pour Dewey, dans une expérience non-esthétique, nous dérivons, nous nous évadons, nous faisons des compromis. Par contre lors d'une expérience intégrale, nous sommes animés du souci de relier chaque élément et de former une série qui incorpore les expériences passées. Il y a contrôle de ce qui est sélectionné, retenu et de ce qui est rejeté. Leif Östman le confirme, l'expérience esthétique doit être, dans une certaine mesure, contrôlable et mener à une situation qui stimule le changement et le développement dans notre existence. Pourtant, dit-il, l'expérience intégrale n'est pas toujours au rendez-vous. Nous devons être d'humeur à la percevoir et avoir l'esprit ouvert à de nouvelles perspectives (Östman 2005), et intervenir pour en saisir l'opportunité. Mais le contrôle ne doit jamais être complet et il faut laisser la situation influencer nos actes : mélange de sécurité et de liberté. Leddy insiste lui aussi sur l'équilibre nécessaire entre l'agir et le subir qui, lorsqu'ils sont joints dans la perception, prennent sens. Un sens qui gagne en profondeur par l'intégration des expériences passées. L'expérience intégrale est un drame dans lequel action, sentiments et pensées sont réunis. Il nécessite que l'être perde et rétablisse alternativement l'équilibre avec son environnement. Comme il faut parfois souffrir et dépasser la souffrance avant d'achever une expérience agréable et d'atteindre l'harmonie et l'équilibre. En effet, ces derniers, tout comme le bonheur, naissent de la résolution de tensions, de conflits et de difficultés.

Passing from disturbance to harmony provides man's most intense experience. Happiness is the result of a deep fulfillment in which our whole being has adjusted to the environment. Any such a consummation is also a new beginning. In happiness an

underlying harmony continues through the rhythmic phases of conflict and resolution.
(Leddy 2008 p.9)

L'intensité est complète lorsque l'anticipation et le passé se fondent dans le présent. Peu importe que ce passé soit réel ou mythique, moral ou amoral, écrit Turner en se reposant sur les travaux de Dilthey (Turner 1986). Seules comptent les lignes de signifiante qui émergent lors de la rencontre subjective entre les structures d'expériences précédentes et la nouvelle situation : c'est une question de sens, non de valeur. Comme l'écrit Turner, la nature relationnelle et intégrative de l'expérience lui donne sens et la rend signifiante :

It is only when we bring into relation with the preoccupying present experience the cumulative results of similar or at least relevant if not dissimilar past experience of similar potency, that the kind of relational structure we call « meaning » emerges.
(Turner 1986 p.36)

Dewey souligne, écrit Leddy, que la nature principalement émotionnelle d'une expérience intégrale lui donne un pouvoir de transformation. Les émotions font partie de la situation en cours et peuvent grâce à leur nature dynamique transmuter un moment simplement machinal en « une expérience ». Elles constituent les liens qui relient entre eux les éléments de l'expérience qu'elles transforment au fur et à mesure qu'ils progressent vers l'achèvement en même temps qu'elles les intègrent avec ce qui les a précédés (Leddy 2008).

Ces expériences ne naissent pas en terrain vierge : elles sont le fruit de notre interaction avec le monde. À partir de la réalité concrète, nous créons du sens en nous inspirant de la source subjective de nos expériences passées, mais aussi de la place et de la valeur qui leur est accordée dans la culture au sein de laquelle nous évoluons : elles ne peuvent être détachées de celle-ci puisque l'individu est un être social.

Meaning arises when we try to put what culture and language have crystallized from the past together with what we feel, wish, and think about our present point in life.
(Turner 1986 p.33)

Boswijk, Thijssen & Peelen, se reposent eux aussi sur Dewey : qu'une expérience devienne signifiante ou pas, dépend donc la relation que nous établissons à un certain moment avec notre environnement, dans un contexte particulier et à un moment particulier. De plus, l'expérience significative revêt de l'importance dans plusieurs domaines de notre vie et nous permet de poser un regard neuf sur le monde et sur nous-mêmes.

Experiencing is a continuously interactive process of doing and undergoing, of action and reflection, of cause and effect, which has a meaning for the individual in more than one context of his life. A meaningful experience gives the individual a different outlook on the world and/or himself (Anna Snel dans Boswijk, Thijssen & Peelen p.24)

Pour Abrahams (Abrahams 1986) les expériences extraordinaires soit jaillissent du flot continu de l'expérience ordinaire soit sont préparées, planifiées, espérées, attendues. Selon lui, plus l'expérience est préparée mieux elle peut être partagée. Néanmoins, comme nous préférons les expériences imprévues, spontanées, empreintes d'authenticité, qui nous étonnent, nous aménageons les conditions qui nous permettront de vivre des instants surprenants. Ce faisant, nous ne sommes en fait surpris que par la réalisation de nos espérances. Souvent, ces préparatifs restent secrets même à nos propres yeux. Nous préférons nous aveugler, pour garder l'illusion de spontanéité.

Ainsi, nous sommes fascinés par ceux qui sont capables de performances extrêmes, nous dit Abrahams, par les originaux en tous genres : ils jouent leur rôle avec conviction. Les excentriques et les rebelles nous paraissent plus vrais, réels, authentiques qu'ils vivent des expériences audacieuses en comparaison de la fadeur des expériences communes. À travers eux nous prenons conscience de l'éventail de ce qu'il est possible de vivre. Dans un double mouvement, nous accordons de la valeur et nous admirons ceux qui vivent à fond, nous les envions, alors que d'autre part nous craignons de nous exposer au risque.

Le Grand Voyage constitue un bel exemple d'expérience intégrale, extraordinaire et signifiante : entre départ et retour, il emmène les navigateurs hors de la vie quotidienne pour une longue croisière où alternent indolence et stimulation, moments harmonieux ou trépidants. Elle engage tout l'être de ceux qui y participent : elle est physique, émotionnelle, intellectuelle, libératrice et transformatrice.

C'est, comme le dit Pénélope une forme d'initiation, une épreuve, une remise en question permanente qui permet d'apprendre à mieux se connaître et connaître le monde, une expérience intense qui bouleverse l'existence.

Petite ethnographie du Grand Voyage

Si dans un sens, tous les voyages sont uniques, de l'autre, ils relèvent de valeurs communes et d'éléments partagés par ceux qui les entreprennent. Je tente donc dans

cette section de préciser aussi bien ce qui rassemble les voyageurs que de faire ressortir ce qui les distingue.

Afin de pouvoir croiser différentes perspectives, j'ai choisi de baser l'analyse du Grand Voyage, en tant qu'expérience intégrale, sur des sources narratives variées. En effet, comme cela a été souligné dans l'introduction de ce chapitre, décrire une expérience ne peut se faire que par la narration (v. chapitre 5). Or, qu'il s'agisse du récit de ceux qui l'ont vécue ou celui du scientifique qui l'observe, en enregistre les détails et l'interprète à sa façon malgré son souci d'objectivité (Kaufmann 1996/2006), tout récit est biaisé par les filtres personnels et culturels de son auteur. Tout récit contient de la fiction (Ricoeur 1983). Multiplier les approches permet, dans une certaine mesure, de détourner les biais narratifs.

En toile de fond se profile ma propre expérience de navigatrice. Néanmoins, je n'estime pas avoir eu une position de participante-observante, puisqu'à l'époque où je vivais à bord d'un voilier, je ne projetais pas d'écrire une thèse et je ne prenais pas de notes, même si j'ai écouté de nombreux navigateurs et activement analysé ce qu'ils racontaient. Simplement, leur style de vie était mon quotidien. J'étudie donc ici, selon les principes de l'analyse culturelle, ma propre culture comme une autre. Je parle de culture, car effectivement vivre à bord d'un voilier engage dans un ensemble de pratiques, de valeurs, d'expression de ces valeurs, un mode d'existence : tout ce qui caractérise une culture. Dans ce sens, je ne suis pas dans une position différente que le/la chercheur(e) qui investigate les phénomènes culturels spécifiques à la culture dont il/elle est issu(e). D'un côté, cela me donne des clés de compréhension pour appréhender mon matériel que ne posséderait pas un profane de la plaisance. De l'autre, cela me rend certainement aveugle à certains aspects : la banalisation des habitudes les fait passer à un niveau infraconscient (Kaufmann 2001/2004). Je me sers donc de mes connaissances du milieu des plaisanciers comme grille de lecture pour l'interprétation de mon matériel, tout en étant consciente que je complète celle-ci par ma propre expérience. Dans ce sens, mon récit, notamment, lorsque je cite des anecdotes que j'ai vécues ou que j'ai entendues raconter, ne diffère pas de celui de mes informants. Il passe par les filtres personnels et culturels qui me sont propres, quel que soit mon souci d'objectivité. Néanmoins, mon apport personnel est limité au quotidien du bord, car je ne suis jamais partie pour faire un Grand Voyage. Je me base donc principalement sur d'autres sources. Parmi celles dont je dispose pour approcher l'expérience vécue du Grand Voyage, je privilégie le témoignage d'Ulysse et Pénélope : en effet, ce couple a parlé très librement et spontanément de ce que leur voyage avait signifié pour eux. Ils n'ont pas hésité à en aborder les points négatifs, ce qui reste un tabou dans le milieu de la plaisance :

Ulysse : Mais c'est un sujet tabou ça dans le milieu de la plaisance. Parler des désillusions, ça ne se dit pas, parce que... Je ne sais pas... Ça, j'en avais discuté avec Christian. Il m'avait dit tu pourras essayer de discuter avec des gens de la plaisance sur les côtés négatifs de ce genre d'aventure. Il a dit: ils n'osent pas en parler. C'est quelque chose dont ils ont honte de discuter. Tandis que moi, non, ça ne me gêne pas.

Pénélope : Lui, c'est dans sa nature de parler des aspects négatifs.

Ulysse : Oui, parce que c'est dans ma nature.

Ulysse, qui n'a pas pas –encore– écrit leur périple, même si l'envie le taraude un peu, distingue très justement la différence entre le récit oral et le récit écrit. En parlant, dit-il, on n'a pas le temps de réfléchir, de construire une plus belle image de la réalité :

Ulysse: Mais ça me titille de quand même un jour le mettre par écrit. Mais je n'ai pas de facilité d'écriture... Sinon c'est sûr, je l'aurais déjà fait...

C'est vrai que c'est dommage parce que l'écriture permet d'exorciser tout ce que l'on a ressenti. Mais après je ne sais pas, on n'écrit peut-être pas vraiment ce que l'on a ressenti. Je pense que l'on doit mettre une espèce de filtre aussi dans ce que l'on retransmet par écrit. Ou même... En parlant, je pense que comme on n'a pas trop le temps d'y réfléchir, c'est plus spontané.

Parallèlement à cette interview, je me sers abondamment de fils de conversations postés sur des forums de plaisanciers. En effet, ce type de conversations virtuelles se situe entre l'écriture et l'oralité. La spontanéité de la langue utilisée le rapproche de la langue parlée. La forme de dialogique des échanges d'opinion ou de conseils et des discussions parfois vives qui trouvent place sur les forum, en fait des sources riches d'information sur la culture des « voileux » (un des multiples termes utilisés par les navigateurs au long cours pour se désigner en contraste avec les équipages de voiliers d'occasion).

Je me réfère aussi aux thèses de Jim Macbeth et de Gayle Jennings –ayant elle aussi navigué à bord d'un voilier–, qui traitent de la grande croisière comme choix de vie (Macbeth 1985 & Jennings 1999). Cependant, les représentations du Grand Voyage et des motivations qui y mènent sont très proches de celles que j'observe. Elles divergent dans la mesure où nos études respectives ne concernent pas la même catégorie de voyageurs. D'une part, leurs travaux se concentrent sur la croisière hauturière choisie comme mode de vie à long terme et non comme voyage limité dans le temps. De l'autre, ils étudient des voyageurs australiens, américains et anglais, alors que je me focalise sur

des navigateurs français. Enfin, les années qui séparent nos recherches les placent dans des contextes généraux différents.

Je me repose aussi sur les témoignages des blogs. Bien qu'il faille tenir compte des biais introduits par la mise en récit de l'expérience (différente de l'écriture dialogique des forums) ainsi que de l'image idéalisée du voyage parfait auquel il est de bon ton de se conformer dans le milieu des navigateurs au long cours et qui est véhiculée dans ces récits. L'avis que portent Ulysse et Pénélope sur les blogs et leur contenu est intéressant à ce point de vue :

***Pénélope:** J'ai vu des blogs qui sont faits au fur et à mesure du voyage. Vraiment quand la personne vient d'arriver de la traversée, là on sent à travers les paroles, les difficultés, les déceptions et l'angoisse. Ils disent tout ce qui se passe, mais si ils laissent passer une semaine avant de se mettre devant l'ordinateur pour écrire...*

***Ulysse :** Le temps crée un filtre qui enlève les mauvaises choses.*

[...]

***Ulysse :** Mais quand on écrit quelque chose, on a quand même une sorte de réserve au niveau de ce que l'on va mettre. On ne retransmet pas forcément tout ce que... Oui, c'est comme ça que je le ressens et à mon avis c'est ainsi que cela doit se passer. Il faut se dire aussi que si on écrit quelque chose c'est pour que cela soit lu. Et si l'on veut que cela soit lu, il faut que cela soit agréable. Ce n'est pas question d'écrire mal, mais on ne peut pas mettre des choses qui sont trop pénibles.*

Si les blogueurs n'écrivent pas directement sur le coup d'un événement, ils tendent à l'embellir. Par contre, leurs textes sont riches en détails triviaux que l'on ne retrouve pas dans l'interview d'Ulysse et Pénélope. Ces petites choses simples du quotidien à bord sont éliminées du récit conté à posteriori. Alors que dans les blogs, ils tiennent une place importante. L'espace du voyage, en décontextualisant des habitudes telles que repas et lessive les font remonter à la conscience et les débanalise : d'infraconscientes, elles deviennent dignes d'être racontées et donnent de l'authenticité au récit. Les témoignages des blogs seront abondamment utilisés dans les chapitres 5 et 6, principalement lorsque je traiterai de leur apport à la compréhension de l'expérience touristique.

En outre, j'ai voulu par souci d'objectivité confronter ma description aux connaissances pratiques d'un expert. Pour ce faire, j'ai sollicité l'avis d'un des spécialistes français de la grande croisière, le journaliste Jean-Luc Gourmelen : il a confirmé la correspondance entre mon interprétation et la réalité du bord, et il n'a émis que quelques

remarques concernant l'historique de la croisière hauturière dont j'ai tenu compte en le citant.

Mon but est ici de décrire la vie en voyage en allant au plus près de ce qui fait l'expérience : les émotions, les sentiments, les sensations. Car le caractère instantané de l'expérience explique toute la difficulté qu'il existe à en rendre compte. Le sujet ne peut à la fois expérimenter et observer son expérience et, de ce fait, il n'observe jamais que des faits passés. Mes souvenirs sont aussi susceptibles de transformation et d'autocensure involontaire que le sont ceux de mes informants. De plus, les expériences étant constituées de perceptions, d'émotions ainsi que des pensées inspirées par celles-ci (Bruner 1986), elles sont souvent difficiles à verbaliser. Les mots manquent pour exprimer un ressenti où le corporel se mêle au psychique de façon si intime. De la sorte qu'il n'est pas facile d'écrire sur l'expérience et les sentiments dans une prose factuelle : c'est un défi que de décrire les expériences émotionnelles –fussent-elles celles des autres ou les nôtres (Skårderud 2002). Cela demande une langue plus riche d'images qu'un style académique distancé et factuel peu apte à rendre la mesure des émotions. C'est pourquoi j'ai donc opté dans ce chapitre pour un style plus personnel, plus imagé, plus métaphorique qui permet de mieux traduire le ressenti.

Après sa mise en contexte, je me livre dans ce chapitre à une description ethnographique du Grand Voyage. Le sujet est assez vaste pour donner matière à bien d'autres études plus approfondies. Cependant, une approche exhaustive de la grande croisière n'étant pas l'objectif de cette thèse, les points abordés le seront de manière très descriptive. L'analyse qui suivra au point 4.3 sera centrée sur les dimensions spatio-temporelles du voyage et sur le lien qu'elles entretiennent avec les concepts de liberté et d'individualité.

Ulysse et compagnie

Contextualiser historiquement le Grand Voyage est d'autant plus important que c'est encore toujours auprès de leurs prédécesseurs illustres que les navigateurs d'aujourd'hui trouvent leur principale source d'inspiration. Il faut toutefois signaler que cet aperçu historique de la voile hauturière de plaisance concerne principalement la situation française, en accord avec le matériel sur lequel je me base. Il fait volontairement la part belle aux figures mythiques et populaires qui inspirent encore les futurs voyageurs. Cet aspect folklorique de l'histoire me paraît important de par le rôle de médiateur de désir qu'il remplit et par l'influence qu'il a dans les discussions de forums. Ainsi je m'attarde

particulièrement sur les navigateurs-écrivains dont les livres comptent encore parmi les meilleures ventes et qui sont le plus souvent repris dans les blogs. Ils sont « *dorénavant devenus de véritables gourous* » aux dépens « *de tous les autres oubliés (Oulié, Van de Wiele, Auboiron, etc.)* » (Gourmelen, courrier électronique du 14/06/2010).

Hier

Si depuis que le vent pousse les hommes sur les flots, le voilier a été outil de transport, de voyage, de découverte, de commerce, de communication, c'est dans les Pays-Bas du 17^e siècle qu'il devient instrument de plaisir. De riches citadins se font construire des embarcations légères afin de naviguer sur les canaux et s'évader des villes peuplées. Premiers défis, premières régates, la voile se fait sportive et plaît. Cet engouement pour la navigation de plaisir gagne rapidement l'Angleterre, faisant des adeptes parmi la noblesse et la haute bourgeoisie.

En 1840, la première régata française est organisée au Havre. Mais la plaisance n'est alors avant tout qu'une activité élitiste regroupant les passionnés dans des Yachtclubs exclusifs. Cependant, un changement à cet état de choses s'amorce lorsqu'en 1899 un livre défraie la chronique et devient rapidement un succès de librairie, relatant l'exploit de l'américain Joshua Slocum. En effet, parti en 1895 sur un vieil huître restauré de ses propres mains, ce père de famille, capitaine au long cours ruiné, est le premier à avoir bouclé après un périple de trois ans, le tour du monde en solitaire. Pionnier de la grande croisière hauturière, Slocum devient le symbole d'une nouvelle approche de la mer. Avec lui, celle-ci devient un espace de liberté, de développement personnel, de défi à soi-même, loin des conventions terrestres, un espace s'ouvrant sur mille possibles. La solitude marine interrompue d'escales exotiques se charge de poésie et d'inspiration : à la fois dure, implacable et pourtant pleine de joie, sans limites et ouverte, elle offre une image de l'individu naissant de cette fin du 19^e siècle. Joshua Slocum, envoûté, lui succombe définitivement et disparaît en mer sans connaître son successeur. En effet, il faut attendre plus de 20 ans avant qu'Harry Pidgeon ne réitère son exploit, suivi à son tour par d'autres écrivains navigateurs : Alain Gerbault, Louis Bernicot, Jean Gau, Ella Maillart, pour ne citer qu'eux. Leurs récits sont autant de médiateurs de désir qui résistent à l'érosion du temps et continuent de faire rêver et d'inspirer les voyageurs d'aujourd'hui, comme le montrent les catalogues de livres de mer. En 1952, Jacques-Yves Le Toumelin rentre d'un voyage de trois ans autour du monde (Lambert 1989). Son livre retrace sa navigation, mais aussi la longue route qui l'a amené jusqu'au départ en 1949 : la construction de son premier bateau, confisqué par les Allemands, les problèmes

d'argent, les difficultés dont il se sort grâce à son esprit inventif. L'ouvrage est accueilli avec un énorme succès. Jacques-Yves Le Toumelin est, selon ses propres mots, un original, un fou refusant « ce qui faisait la vie de ses semblables », un rebelle ascétique qui cherche le vrai et se cherche surtout lui-même. Il est aussi parmi les derniers pionniers mythiques du Grand Voyage. Avec lui prend fin la lignée des aventuriers solitaires, « les grands anciens » comme les nomme Lambert. Bien sûr, d'autres navigueront encore sur des voiliers de bois, feront de grands voyages, écriront des livres passionnants, mais, ceux-ci n'auront plus l'aura de leurs prédécesseurs.

Comme Pierre Auboiron dont la description du livre sur le site d'un éditeur de littérature maritime traduit l'image créée autour de ces fondateurs de la plaisance :

À la fin des années 50, on compte sur les doigts d'une main les navigateurs français qui ont bouclé un tour du monde en solitaire à la voile. C'est l'époque où, confiné dans un sanatorium où il soigne sa tuberculose, Pierre Auboiron lit le récit des grands pionniers, devenus marins de légende : Le Toumelin, Bardiaux et les autres... Puis, tout bonnement, il se dit : « Pourquoi pas moi ? ». Beaucoup d'autres le pensent, qui ne vont pas au bout de leur rêve. Mais lui, rien ne l'arrêtera. Pierre Auboiron ne doute de rien et surtout pas de lui même. Car le défi qu'il se lance est inouï. À la différence des marins célèbres, il n'est pas né au bord de la mer, une écoute à la main... Chauffeur de taxi à Paris, il ne connaît ni la mer, ni les bateaux, ni la navigation... et n'a pas un sou vaillant. À l'aube de la plaisance naissante, nulle école pour se former. Pour apprendre tout seul la manoeuvre, il fait quelques sorties sur un dériveur. Pour faire un tour du monde, il retape un voilier d'occasion de huit mètres, sans le moindre de ces équipements que nous jugeons indispensables. Puis, un beau matin, il largue les amarres et réinvente au fil des jours tout ce qu'il faut savoir pour naviguer au long cours, en solitaire.¹

Mais l'accent mis sur les exploits des navigateurs solitaires masque le fait qu'« avant-guerre, la navigation se déroulait plutôt en équipage ou en famille »². Si la part belle est donnée aux hommes, des femmes aussi participent à l'aventure, comme Annie Van de Wiele, navigatrice et auteure, qui partit pour un tour du monde en 1951. Elle publia plusieurs livres qui furent réédités en 1997 et lui assurèrent un second succès.³

¹http://www.ancre-de-marine.com/boutique/fiche_produit.cfm?ref=2-84141-205-9&type=9&code_lq=lq_fr

² Jean-Luc Gourmelen courrier du 14 juin 2010.

³<http://www.voilesetvoiliers.com/portraits/annie-van-de-wiele-disparition-d-une-pionniere-de-la-grande-croisiere/>

Cependant, à cette même époque, un petit fait entraînera une modification radicale de la façon dont est perçue la voile en France. En effet, la création en mer d'Iroise d'une école de voile, le « Centre Nautique des Glénans » –le CNG– va permettre la démocratisation de la plaisance et de ce fait, favoriser le développement de l'industrie nautique.

C'est en 1947, sous l'impulsion de Philippe et Hélène Vianney, qu'un groupe d'anciens résistants organise dans un archipel isolé de la mer d'Iroise des séjours de vacances. Leur intention est de redonner goût à la vie et foi dans l'avenir à de jeunes hommes et femmes ayant participé à la guerre. « *Durant les 5 années de guerre, personne n'avait pu approcher l'océan. D'un coup, l'interdit devint synonyme de liberté* » (site officiel du CNG¹)

La voile se montre rapidement être une activité essentielle de ce centre qui fonctionne sur base de volontariat et de participation aux tâches quotidiennes. Le succès remporté est tel qu'en 1957 est créé le Centre Nautique des Glénans. L'apprentissage s'y fait sur des bateaux robustes et peu coûteux adaptés aux besoins du centre. Animée par une philosophie humaniste et un idéal bénévole, l'association ouvre la plaisance à tous. Suite à quoi, les écoles de voiles locales se multiplient sous la houlette de moniteurs formés aux Glénans². Ce développement est non seulement à l'origine de la popularité de la voile en France, mais donne aussi un essor extraordinaire à l'industrie nautique. Les Glénans forment leurs stagiaires à la navigation, à la régata sur dériveurs légers, mais aussi à la croisière hauturière et à la course-croisière. D'ailleurs, la réputation du *Guide de navigation des Glénans*, ouvrage collectif qui fait partie de la plupart des bibliothèques de bord, n'a pas faibli depuis sa première parution en 1951. En 1975, 50.000 stagiaires étaient passés par le CNG, en 2005, ils étaient 300.000 et parmi les marins qui se sont distingués par leurs exploits, nombreux sont ceux qui ont tiré leurs premiers bords aux Glénans.

Une autre initiative pédagogique, les classes de mer, participe dès 1964 à rapprocher les Français du milieu maritime et de la voile. En effet, permettant à des enfants de toute la France de découvrir le littoral, elles leur offrent, notamment la possibilité de s'initier à la plaisance et nombreux sont ceux qui y prennent goût.

En 1960, paraît le premier livre de celui qui suscitera probablement plus que tout autre, des vocations voyageuses : Bernard Moitessier. Né en 1925 en Indochine, après avoir connu les horreurs de la guerre, il quitte le Vietnam à bord d'une vieille jonque. Parti sans équipement de navigation, il fait naufrage. En trois ans, à l'île Maurice il se construit un nouveau bateau, mais épuisé par le mauvais temps, il fera à nouveau naufrage en arrivant à bord de celui-ci aux Antilles. *Un vagabond des mers du Sud*, le

¹ http://www.glenans.asso.fr/photos/file/9654_historique.pdf

² L'école de chef de base nautique est créée en 1965.

livre où il retrace ses aventures connaît immédiatement un immense succès, ce qui lui permet de se remettre à flot et de repartir vers le Pacifique en voyage de noces. Bernard et Françoise reviendront vers la France par le Cap Horn. Suivra un nouveau livre.

En 1968, Moitessier, rêvant du voyage total, s'engage dans la première course en solitaire sans escales autour du monde. Les bateaux ne sont pas luxueux et les équipements rudimentaires. Tragique (deux suicides), dure (abandons, naufrages), c'est cependant la spectaculaire décision de Moitessier qui marquera la course. En effet, alors qu'il menait largement la course au passage du Cap Horn, il refuse de remonter vers l'Europe et la récompense, pourtant substantielle pour un homme le plus souvent désargenté, qui l'attend. Il continue sans s'arrêter vers Tahiti, se contentant de faire part de sa décision en lançant, à l'aide d'un lance-pierre, un message à bord d'un cargo venu s'assurer qu'il n'avait besoin de rien. Ce voyage initiatique, qu'il conte dans *La longue route* est un cheminement intérieur et spirituel. Moitessier fuit la société moderne, l'argent, le consumérisme. Il refuse de rentrer dans les rangs, se lançant d'une utopie à l'autre. Et grâce à sa plume poétique et vive, il entraîne derrière lui des milliers de lecteurs et grand nombre de navigateurs. Pour eux, il représente la liberté, l'idéal, l'individualisme, la recherche de valeurs vraies, le refus d'une société injuste et trop matérialiste, le retour vers une vie proche de la nature, la recherche du paradis perdu.

Moitessier et d'autres « vagabonds des mers » comme lui font des adeptes. Les années 1965-85 sont celles de la grande vogue des « constructions-amateurs ». On n'est pas riche, on construit son bateau dans son jardin, sur un bout de quai au fur et à mesure de ses rentrées. Pour baisser les prix, on crée des coopératives de constructeurs-amateurs. Et puis, on s'élançait à l'aventure, seul, en couple ou en famille laissant le peu qu'on a derrière soi, découvrir d'autres horizons où il fait bon vivre, où l'on est riche avec peu. On vit de petits boulots, trouvés lors des escales de « renflouage ». On fait de l'artisanat qu'on vend aux touristes rencontrés dans les endroits plus fréquentés. Et parfois, on écrit des livres pour faire rêver les pauvres qui n'osent pas prendre le large.

C'est l'époque des routards des mers, hirsutes, habillés de vieilles nippes, navigant sur des bateaux d'acier un peu rouillés, car l'argent manque souvent pour la peinture, se débrouillant avec presque rien dans toutes les situations. Ils vont où les pousse le vent de leurs désirs et font envie à ceux qui n'ont pas l'audace de les suivre. Bien évidemment, cette description correspond plus au stéréotype habituellement véhiculé : ils ne sont pas les seuls, mais ils ont marqué l'imaginaire de la grande croisière. D'autres, plus discrets ou fortunés naviguent sur des bateaux plus confortables, mais ne sont pas moins habiles voyageurs. S'ils ne publient pas le récit de leur périple, ils restent dans l'ombre qu'ils ont choisie.

Dans les années 70, ce ne sont pas non plus "que" des déçus de la société qui ont largué les amarres "pour un monde meilleur". Les causes me semblent beaucoup plus complexes que ces quelques poncifs sans cesse répétés... (Gourmelen)¹

Alors que les baroudeurs d'océan mènent leur vie libre et loin de la société moderne, les courses de voiliers conquièrent l'intérêt du grand public. Ceci, notamment grâce au charisme d'un autre personnage qui fera énormément pour la vulgarisation de la voile en France. Officier de la marine nationale française, Éric Tabarly est un régatier hors pair. Il correspond à l'image typique du marin breton que se font les gens. Bourru, peu loquace, très volontaire, têtu, tenant tête à quiconque le provoquait, disant ce qu'il pensait sans mâcher ses mots ; détestant les médias il n'en est pas moins très médiatique. Il est même est si bien médiatisé qu'après sa retentissante victoire dans la Transat Anglaise de 1976, il devient véritablement un héros national. Sous son influence, la voile s'ouvre à la technologie. Étant donné le succès des régates auprès du grand public, les sponsors dépensent de plus en plus largement pour la recherche et le développement de bateaux performants. La technologie marine progresse tant au niveau des matériaux, des formes que de l'électronique de bord et cette avancée profite bien sûr aussi à la plaisance. Les bateaux deviennent plus légers et maniables. Équipés d'enrouleurs de voiles, de pilotes automatiques, de moteurs puissants qui permettent d'éviter des manœuvres de voiles savants et éreintants, leur manœuvrabilité est grandement facilitée. Et surtout, grâce aux GPS, ordinateurs de bord et autres « aides à la navigation », celle-ci est rendue accessible à tous.

Mener un bateau ne relève plus de l'exploit sportif et ne demande plus une qualification quasi professionnelle. D'autant plus que les possibilités de formation se multiplient. De nombreux anciens coureurs se reconvertissent dans le charter et les écoles de croisières. Autre élément important, les sociétés de location de voiliers prolifèrent : éparpillées dans les plus belles mers du monde, elles permettent aux amateurs de s'essayer à la croisière hauturière avant de se lancer dans l'aventure et d'acquérir leur propre bateau.

L'importance grandissante accordée à la réalisation personnelle dans la société, l'accès facilité aux préretraites dans les années 1990 ainsi que la possibilité de prendre des congés sans solde sont des facteurs qui aident plus d'un rêveur à larguer les amarres.

Mais le profil des voyageurs s'est assagi même s'ils s'inspirent toujours de la flamme un peu rebelle qui animait les précurseurs. Leurs bateaux sont souvent aussi confortables qu'un appartement (frigo, douche, eau chaude, TV, parabole), munis de moyens de communication qui autorisent les contacts réguliers avec les amis, la famille et parfois le

¹ Courrier électronique du 14 juin 2010.

milieu professionnel. La majorité de ces nouveaux voyageurs part pour une durée limitée –un, deux ou trois ans– pour un périple déterminé (Méditerranée, bassin Atlantique, tour du monde). Ils se sont le plus souvent assurés d'un moyen de subsistance qui leur permette de se libérer de toute occupation professionnelle durant le voyage.

L'engouement pour la voile en général, notamment pour la grande croisière, a permis l'émergence d'un secteur économique important. L'industrie nautique tient maintenant une place non négligeable dans l'économie française. La publicité donnée à tous les événements maritimes est énorme ainsi que le nombre de livres publiés sur le sujet. Les guides pratiques de tout type, qu'ils concernent les meilleures destinations, le maniement des voiles, en passant par l'entretien du moteur et la manière de faire son pain à bord, voisinent avec les récits de voyage, la tendance actuelle favorisant la juxtaposition des deux genres, guides et récits, dans un même ouvrage (Nieutin 2008). L'impact commercial de la voile au long cours ne fait que croître. En effet, la construction amateur se raréfie au profit des chantiers navals. De plus, les équipements se multiplient pour répondre aux exigences sans cesse grandissantes des navigateurs et la panoplie de services qui leur sont offerts s'élargit de même. Il suffit pour s'en convaincre de feuilleter les petites annonces des revues spécialisées. En 2008, avant une baisse passagère due à la situation économique générale, l'industrie nautique française comptait 4970 entreprises, réalisait un chiffre d'affaires de 4,53 milliards d'euros et occupait un effectif de 44.226 personnes –secteur industriel (1/4) et secteur de services (3/4) confondus¹. Ces chiffres ne rendent malheureusement pas compte de l'importance de la grande croisière dans l'ensemble de l'industrie nautique, ni de l'éventuelle influence de son image comme facteur incitatif auprès des autres plaisanciers.

Aujourd'hui

Ces dernières années, on peut voir une nouvelle tendance se dessiner. Les voyages longs, d'au moins une année, n'auraient plus la préférence. Les navigateurs opteraient aujourd'hui pour des périodes de navigation plus courtes vers des destinations plus ciblées et entrecoupées de retours à la vie ordinaire (Gourmelen 2008). Ce phénomène est dû d'une part, au développement du trafic aérien et la diminution de son coût – multiplication des vols low cost –, et d'autre part à la construction d'une infrastructure de gardiennage et d'entretien de bateaux dans les zones les plus fréquentées par les voiliers

¹ Chiffres extraits du magazine en ligne *L'Officiel du bateau* : http://www.officieldubateau.com/communiquede/communique_de_presse_nautisme.net?idannoncesofficieldubateau=55&titre=%20L%92industrie%20nautique%20fran%20aise%20en%202008/2009%20:%20le%20repli...mais&motcles=nautique%20industrie%20-%20bateaux%20voile%20et%20%20%E0%20moteur

comme les Caraïbes. Le gain réalisé grâce au moindre coût de la main-d'œuvre et des emplacements à sec dans ces pays, compense le prix des billets d'avion et permet aux navigateurs d'alterner les modes de vie terrien et maritime.

Déjà mentionnée, l'augmentation des flottilles de location dans toutes les mers du globe favorise aussi ce type de navigation en alternance. En effet, les sociétés de location fonctionnent notamment avec des bateaux appartenant à des propriétaires privés que ceux-ci n'utilisent personnellement que pour des périodes limitées.

L'interview par téléphone d'une librairie spécialisée dans les livres de mer et ayant elle-même voyagé en voilier m'a apporté de nombreuses informations sur l'évolution du comportement des navigateurs, corroborant mes observations. Les lignes qui suivent sont basées sur cet entretien : mon informante y est mentionnée sous le pseudonyme de Lib.

Même aujourd'hui, Bernard Moitessier reste celui qui fait le plus rêver les amateurs de voyage maritime. Ses livres se vendent toujours aussi bien, suivis de ceux de Slocum et des autres pionniers, ainsi que ceux des baroudeurs rebelles et romantiques des années 1970 (Nicole Van de Kerchove, Gérard Janichon, parmi d'autres). Éric Tabarly continue lui aussi à faire figure de héros : c'est sa personnalité bourrue d'homme pour qui seule comptait la mer qui accroche le public. Dans un autre domaine, le chanteur Antoine est un personnage ayant joué –et jouant toujours– un rôle dans la médiatisation du voyage. Publiant un livre ou sortant quelques chansons lorsque sa caisse de bord est vide, celui-ci parcourt les mers depuis des lustres, naviguant sur un grand catamaran. Afin de faire la promotion de ses disques et ouvrages, il participe à de très nombreuses émissions télévisées. Barbu, échevelé et toujours affublé d'une chemise à fleurs, jouant de son aura médiatique, il fait aussi découvrir la grande croisière à un large public.

L'émission de télévision hebdomadaire « Thalassa » consacrée à la mer remplit un rôle important pour faire connaître tout ce qui concerne l'univers marin et touche une très large audience. Ses reportages, forts bien réalisés et sérieusement documentés, abordent tous les sujets pour autant qu'ils aient une connotation maritime. Plusieurs d'entre eux furent consacrés aux voiliers et au Grand Voyage.

Suite à la plus grande visibilité dont la croisière fait aujourd'hui l'objet, le rêve ne semble plus aussi nécessaire qu'auparavant, puisqu'un large public sait que le voyage est accessible à tous (Lib). Partir, c'est possible : ce n'est plus un exploit. De plus, ceux qui partent n'ont plus les mêmes aspirations que leurs précurseurs. Ceux-ci se lançaient dans une aventure remplie d'imprévus, quittant souvent la sécurité, le confort financier et matériel pour vivre loin de la consommation et des contraintes de la société moderne dans laquelle ils ne se reconnaissaient pas. Ils étaient un peu rebelles, toujours originaux. Ils se débrouillaient avec ce qui leur tombait sous la main pour résoudre les problèmes auxquels ils étaient confrontés. Or, de nos jours, « *plus personne ne souhaite*

manger du goéland »¹ (Lib). Les futurs voyageurs ont généralement des moyens financiers relativement importants et leurs bateaux ressemblent à des maisons. Ils ne cherchent plus l'imprévu, mais au contraire, la sécurité. Ils planifient et préparent leur voyage dans les moindres détails. Ils désirent s'informer et se préparer à tous les plus petits détails de la vie à bord. De plus, beaucoup d'entre eux n'ont presque pas navigué avant de larguer les amarres : quelques semaines de cours aux Glénans tout au plus. La mer n'est plus ce qui les motive en premier lieu à entreprendre un voyage maritime. Ils sont plutôt intéressés par les escales et la perspective de mouillages tranquilles et isolés où passer du temps en famille. Leur voyage consiste plus à ouvrir une brèche dans le stress de la vie ordinaire et à profiter de cet intervalle pour se retrouver en couple, en famille, éventuellement avec d'autres navigateurs, mais exceptionnellement avec des locaux (Lib).

Les livres actuels sont très différents des récits à faire rêver des années 70 et des pionniers. Ils ne content plus d'exploits, mais transmettent un savoir : il s'agit de partager les trucs et astuces qui rendent la vie plus facile durant le périple. De l'entretien du moteur, aux recettes culinaires en passant par des recommandations pour faciliter les formalités douanières. Ce sont avant tout des ouvrages pratiques, constitués de petits chapitres très ciblés.

Libraire et voyageuse impénitente sur mer comme sur terre, Lib compare la fragilité du routard qui, sac au dos, est obligé de se confronter au pays qu'il visite, avec l'approche superficielle de nombreux navigateurs. En effet, ceux-ci restent chez eux, où qu'ils soient dans le monde. Ils transposent leur mode de vie occidental, changent simplement le décor. De plus, cette informante ajoute que les navigateurs d'aujourd'hui sont moins intéressés par la navigation que leurs prédécesseurs. La mer et le bateau sont des passages obligés pour atteindre les mouillages déserts et les destinations qui sont le but du voyage. Pour Lib, ils partent pour un voyage avec eux-mêmes et avec leur famille. Il n'est rarement question de rencontre avec les locaux et le voyage se fait tourisme aux étapes.

D'ailleurs, l'écrivain navigateur ayant le plus de succès d'aujourd'hui – Jimmy Cornell (voir son site officiel²) – représente bien cette tendance. Ses livres sont des best-sellers dans lesquels il s'attèle de façon systématique à couvrir tous les aspects de la vie pratique en croisière. Il ne s'agit plus ici de faire uniquement rêver, mais aussi de conseiller : ses deux ouvrages les mieux vendus sont des guides renseignant les voyageurs sur toutes les routes et les escales autour du monde, *World Cruising Routes* et *World Cruising Destinations*. Muni d'une formation en économie, reporter à la BBC, en 1975, il largue les amarres avec sa famille pour une circumnavigation de sept

¹ Référence à une anecdote de Moitessier, qui à court de vivre fut obligé de manger de la viande de goéland, extraite de l'interview téléphonique effectuée avec Lib, libraire et voyageuse.

² <http://www.cornellsailing.com/authors-biographies/sailor-jimmy-cornell-biography/>

ans, durant laquelle il envoie régulièrement des reportages radio à la BBC. Par la suite, il enchaîne les périodes de travail et les navigations au long cours. Mais surtout, il crée le World Cruising Club, une société spécialisée dans l'organisation d'événements nautiques, dont l'ARC – Atlantic Rally for Cruisers. Il s'agit d'une traversée de l'Atlantique sous forme d'une compétition amicale avec escales organisées et assistance technique assurée durant les traversées, qui mène les participants des îles Canaries à Santa Lucia dans les Caraïbes. Cet événement annuel rassemble régulièrement plus de 200 bateaux et est devenu un moyen apprécié d'effectuer une traversée océanique en toute sécurité. Fort du succès de l'ARC, Jimmy Cornell a multiplié l'organisation de rallyes de ce type, dont un tour du monde.

Jimmy Cornell n'a rien d'un rebelle hirsute comme Moitessier. Il alterne la navigation et les périodes de travail qui lui donnent l'indépendance financière lui permettant de vivre sa passion. Il voyage confortablement et participe par ses activités à ce que de plus en plus d'amateurs puissent en faire autant.

Les voyageurs d'aujourd'hui sont prévoyants : l'aventure, oui, mais si possible sans imprévu. Ils recherchent donc du rêve bien organisé. Ce qu'ont réussi à leur donner Marie et Hervé Nieutin¹. Partis pour une année sabbatique avec leurs enfants croiser dans les Caraïbes, ils ont tenu un blog de voyage extrêmement bien conçu. Celui-ci a remporté un énorme succès auprès des autres navigateurs et candidats au départ. De nombreuses personnes leur ayant demandé d'en faire un livre, ils se sont attelés à la tâche et ont publié *Histoires de partir* à compte d'auteurs (Nieutin 2008). Leur ouvrage connut un succès immédiat et reçut plusieurs prix, consécration qui ne se dément pas aujourd'hui (entretien Lib).

Avec le développement d'Internet et l'apparition de cybercafés sur le parcours des voyageurs, sont apparus les premiers blogs de navigateurs. Ces sites constituent une interface idéale de communication avec la famille et les amis restés à terre. Mais ils offrent aussi un espace d'échange de connaissances et d'expériences avec les candidats au voyage qui ont ainsi la possibilité de poser directement des questions à ceux qui étaient dans le vif de l'aventure. Suivre les péripéties d'un équipage auquel on peut s'identifier est aussi un puissant incitateur au départ et un grand soutien pour traverser les difficultés qui surgissent souvent durant la préparation de la croisière.

L'espace de navigation, lui aussi, se modifie sous l'influence d'une fréquentation accrue par des navigateurs plus exigeants en matière de confort et aux revenus substantiels. Bien des petits ports sont transformés en marinas équipées de tous les services. Dans plusieurs pays, par exemple la Grèce, les mouillages forains² sont interdits sans l'acquittement d'une taxe de séjour. Les actes de piraterie sont en augmentation

¹ <http://www.histoiresdepartir.com/>

² mouillages sauvages et non organisés.

dans de nombreuses régions. Il faut surveiller son bateau ou le faire garder dès qu'on s'en éloigne. L'argent des nouveaux tour-du-mondistes et le nombre de ceux-ci a changé la donne. L'accès au Paradis perdu devient payant et de plus en plus organisé. « L'autoroute des Alizées » est un nom qui en dit long. Même si le « Grand Voyage » reste pour ceux qui l'entreprennent une aventure exceptionnelle, il s'est rapproché, parfois à s'y méprendre, du tourisme. Plus le Grand Voyage se popularise, plus il se rapproche du tourisme de séjour court dont il partage la problématique. Son impact sur les milieux humain et naturel est loin d'être négligeable. Et l'enjeu économique qu'il représente devient important pour de nombreux petits archipels indépendants. L'évolution qui paraît négative à bien des égards –construction de marinas, érosion des fonds de mouillage– peut cependant avoir aussi des effets positifs pour les habitants des régions concernées lorsque les voiliers consomment directement des biens et services produits dans les villages visités. Il s'agit certainement d'un thème qui mériterait d'être approfondi, mais qui sort du cadre de ce travail.

L'engouement pour la grande croisière n'est pas un phénomène exclusivement français, même si les Français furent longtemps majoritaires parmi les navigateurs au long cours. Les Anglais, les Allemands, les Américains, les Australiens, pour ne citer que ceux-ci, sont de plus en plus nombreux à naviguer sur les mêmes routes. Il faut dire qu'il existe maintenant des guides nautiques de toutes les régions du monde, indiquant aussi bien les petits mouillages intéressants des atolls les plus reculés du Pacifique que les baies sympathiques du Groenland.

Une caractéristique du Grand Voyage réside dans l'investissement conséquent en temps et en argent, dans les efforts préalables qu'il exige de ceux qui l'entreprennent. La phase de préparation est pour certains bien plus longue que le voyage et de nombreux blogueurs lui accordent une importance non négligeable, commençant à écrire dès le début du projet ou l'achat du bateau.

Ceux qui partent...

Sur son blog, Caramel réfléchit sur le Grand Voyage. Ici il décrit ceux qui partent :

Soit vous êtes retraité (jeune si possible) et vous disposez de tout temps nécessaire pour partir, vous pouvez établir pratiquement n'importe quel programme du moment qu'il est en phase avec les autres critères ci-dessous. C'est le gros de la flotte des navigateurs. Soit vous travaillez et la disponibilité d'une bonne tranche de temps libre sera peut-être la plus grande difficulté pour décider de ce voyage.

Les jeunes profitent de la fin des études pour filer un an avant de commencer une carrière professionnelle. Les fonctionnaires (nombreux) et les militaires profitent des facilités d'une pause carrière pour filer une ou plusieurs années. Les autres profiteront d'un arrêt forcé entre deux jobs (pas évident) ou d'un arrangement avec leur employeur. J'ai rencontré plusieurs cadres supérieurs de sociétés internationales qui avaient pu s'évader une année sabbatique, donc tout est possible ! Les indépendants mettront à profit un break entre deux missions ou la revente de leur société. Et si avez beaucoup de sous, vous payez un skipper et vous rejoignez votre bateau plusieurs fois par an. Mais est-ce encore un grand voyage ?

Ce temps libre retrouvé est la chose qui fera le plus de jaloux dans votre entourage. Et vous verrez que la plupart de vos amis non marins, à qui vous expliquerez pourtant clairement que vous partez un an pour faire une transat et naviguer aux Antilles avant de revenir en Europe, ne comprendront que "Quel veinard ! Il part des années pour faire le tour du monde". Je parie une tablette de chocolat noir ...¹

Malheureusement, les données en ma possession ne me permettent pas de faire une analyse socioculturelle rigoureuse des navigateurs –qui serait par ailleurs riche en enseignements. Elles me permettent néanmoins d’esquisser les grandes tendances de la population des voileux.

Nous ne sommes pas très différents de vous : une famille de quatre, Stéphane le papa (36 ans), Sophie la maman (34 ans), Nino, le fils aîné (6 ans) et Zélie la cadette (3 ans). Nous n'avons jamais mangé de la vache enragée, nous n'avons pas économisé la moindre pièce durant des années, nous n'avons pas de métiers rapportant particulièrement d'argent (décorateur d'intérieur et bibliothécaire), pas d'héritage autre que celui du goût du rêve.²

Oui, ceux qui partent sont des gens comme tous les autres, mais à l'instar de cette famille qui n'a pas fait de gros sacrifices pour partir, d'autres n'hésitent pas à mettre en jeu leurs possessions matérielles ou leur avenir professionnel. Les enjeux dépendent des contextes individuels.

Comparer les motivations des uns et des autres est riche d'enseignements. Ceux comme nous qui sont en année sabbatique, une grosse proportion, pour faire un break

¹ <http://www.amelcaramel.net/techgvreflexions.php>

² <http://shipibo.over-blog.com/pages/Budget-148690.html>

*dans leur vie professionnelle. Ceux qui ont vendu leurs affaires, démissionné de leur travail, et partent pour un certain nombre d'années, pour certains d'entre eux d'une durée indéterminée qui dépendra entre autres de la scolarité des enfants. Les retraités forment également un gros bataillon, ils partent parfois pour longtemps, ils sont parfois rejoints aux escales par enfants et petits enfants.*¹

Même si l'on rencontre des navigateurs de tous les horizons socioculturels, quelques profils dominant malgré tout, qui constituent la majorité des voyageurs : les retraités dynamiques, les familles et les couples issus d'une classe moyenne éduquée. La richesse culturelle semble jouer un plus grand rôle que des critères économiques comme facteur poussant au départ. Les forums abondent de réflexions critiques par rapport aux plaisanciers nantis et les aspects économiques semblent constituer un problème pour beaucoup. D'autre part, la qualité de l'écriture des participants à ces forums est très variable et pourrait constituer une piste d'analyse socioculturelle des prétendants au Grand Voyage.

Depuis les années 1990, âge d'or des préretraites, de nombreux jeunes pensionnés munis de budgets confortables et encore pleins d'envie de vivre « autre chose » franchissent le pas qui sépare le rêve du départ. Certains ont pratiqué la voile de longue date soit sur des unités louées soit ils ont possédé un petit voilier, soit encore ils ont navigué des années en vacanciers sur leur voilier avant de pouvoir enfin partir pour de bon. D'autres se forment dans des écoles, parcourent leurs premiers milles sur des voiliers de location avant de s'acheter ou de se faire construire leur propre bateau. Il s'agit parfois d'unités importantes – jusqu'à 14 ou 15 m –, coûteuses et équipées de tout le confort d'une maison. Ces navigateurs à la retraite voyagent dans des conditions économiques idéales puisqu'ils disposent d'une rentrée pécuniaire mensuelle régulière.

À ce groupe se joignent de plus jeunes couples, de 30 à 45 ans, prêts à s'offrir une ou plusieurs années sabbatiques ou profitant d'une rupture de carrière pour réaliser leur rêve. Ils partent sur des bateaux plus divers, mais ils ont souvent prévu un budget qui, s'il ne les autorise pas à dépenser sans compter, reste suffisant pour achever leur périple. Ils n'hésitent pas à prendre la mer avec leurs enfants et les familles nombreuses ne sont pas rares. En France, leur démarche est facilitée par l'existence du CNED (Centre National d'Éducation à Distance) : cette institution permet aux enfants de poursuivre leur scolarité avec l'aide de leurs parents. Ils reçoivent tout le matériel didactique nécessaire à leurs études par voie postale et sont tenus de rendre des devoirs mensuels. Ce système, bien que demandant une grande discipline personnelle de la part des enfants et de leurs parents, se révèle généralement efficace et permet aux jeunes de réintégrer le système scolaire, à leur retour, sans accumuler de retard. Le CNED joue certainement un

¹ Tomahawk, blog archivé.

rôle dans le fait que les Français sont les plus nombreux à voyager en famille, aidés aussi par le système de sécurité sociale qui leur permet de voyager en étant couverts par leur assurance maladie.

***Pénélope :** J'ai remarqué une chose intéressante, c'est que quand il y avait des enfants la majorité c'était des Français.*

***Ulysse :** C'est lié aux avantages sociaux que nous avons dans notre pays, parce qu'ailleurs ça ne suit pas [...] Les entreprises facilitent la prise de congés sabbatiques. Puis c'est autre chose aussi. Tu as une couverture sociale, même quand tu quittes ton travail un certain temps alors que dans les autres pays cela n'existe pas.*

***Pénélope :** Il y a beaucoup de couples à la retraite qui font ce rêve...*

***Ulysse :** Je ne trouve pas. Il y a autant de couples avec enfants que de couples à la retraite.*

***Pénélope :** Nous avons rencontré des gens avec six enfants dont le plus grand passait son bac. Il y en a qui font tout leur cursus à bord.¹*

La majorité des navigateurs qui ne voyagent pas en couple sont des hommes. Comme l'a noté Gayle R. Jennings, le milieu de la croisière hauturière conserve une connotation masculine (Jennings 1999) –même s'il a connu une vague féministe dans les années 60-70². Achetant le bateau en copropriété (Jennings 1999), les plus jeunes partent volontiers entre amis. La série des « Damien », livres écrits par Gérard Janichon après la circumnavigation qu'il effectua de 1969 à 1973 avec son complice Jérôme Poncet, reste une référence en la matière. Ceux dont la compagne préfère rejoindre le bord aux escales se font accompagner par un ou plusieurs amis pendant les traversées. D'autres encore, seuls et propriétaires de leur bateau, embarquent un équipier.

Qui donc seront mes équipiers ?

Ce sera celui qui dans une vie de stress a envie de faire une pause, entre les affres du chômage, le dogme d'une société d'assistés irresponsables dont le principe de précaution tient lieu de mode fonctionnement, et les épisodes à rebondissement de la star ac .

C'est le jeune en fin cursus qui dans l'attente de trouver un poste à la hauteur de sa formation décide d'aller voir le monde avant d'accumuler des points retraite.

¹ Interview d'Ulysse et Pénélope

² <http://www.voilesetvoiliers.com/portraits/annie-van-de-wiele-disparition-d-une-pionniere-de-la-grande-croisiere/>

*Enfin, c'est le retraité qui habituellement a le temps et les moyens de voyager.*¹

Mais la cohabitation est tantôt bonne tantôt plus tendue.

*Je ne peux que confirmer ce que disent barjonaute et naoned: le plus grand risque de deception en bateau à voile c'est l'incompatibilité entre les membres d'équipage. ce n'est pas toujours facile quand tu as sommeil, tu as froid, tu es mouillé et le vent et la mer semblent se mettre d'accord pour te rendre la vie difficile, de garder sa bonne humeur et de ne pas s'irriter pour des petits détails de comportement des autres équipiers. □ la technique, l'entretien, l'art de naviguer s'apprennent, savoir cohabiter dans des conditions difficiles est beaucoup plus difficile à acquérir! □ mais la voile (surtout au long cours) c'est super!*²

Et puis, il y a les solitaires, mais ils sont peu nombreux en regard des autres équipages.

Cependant, si la prépondérance masculine persiste dans le monde de la voile, il y a des équipages exclusivement féminins comme les voisines de mouillage de Nomade au Cap Vert :

*Nous avons sympathisé avec d'autres voisines de mouillage. Véronique et Nathalie, qui ont tout lâché pour partir sur leur joli Trismus jaune : Dagobert. Avec leur moral d'acier et leur profonde gentillesse on peut difficilement ne pas les apprécier.*³

Et bon nombre de femmes partent en voyage parce qu'elles aussi aiment la mer et la voile.

Toutefois, la plupart suivent leur partenaire dans la réalisation de son rêve :

Et voilà, c'est parti pour quelques années de construction !

En ce mois d'août 2007, mon chéri et moi avons entamé un projet de construction d'un voilier en acier de plus de 12 mètres de long !

En réalité, c'est son projet à lui : son « Rêve de Gosse » que je soutiens du mieux que je peux...⁴

¹ <http://www.alavoile.net/>

² <http://www.expemag.com/voyage/viewtopic.php?id=1406>

³ <http://mrpmpm.free.fr/index.htm>

⁴ <http://revedegosse.over-blog.com/75-index.html>

Les voyageurs sur lesquels je me penche ne partent que pour une période limitée : une ou deux années. De ce fait, beaucoup d'entre eux ne rompent pas définitivement avec leurs milieux professionnels, mais profitent d'un congé sabbatique. Les enseignants semblent former un groupe bien représenté parmi les voileux. Mais les professions n'étant pas souvent précisées ni dans les blogs ni dans les forums, il est difficile d'être beaucoup plus précise sans tomber dans la spéculation.

Parés à larguer les amarres ?

Petits ou grands voyages, tropicaux ou polaires, en solitaires ou en équipage, ils sont tous différents, mais partagent des valeurs communes. La passion, la liberté, la quête d'un rêve, la simplicité, l'authenticité, le gout de la découverte et de l'autre. En un mot, tout ce qui nous fait aimer la mer et la voile.¹

Le voyage commence bien avant le départ. Dans un désir assez fort pour justifier pour les uns de sacrifier la stabilité du quotidien, pour les autres de mettre au moins celle-ci entre parenthèses. Car dès l'instant où la décision de partir est prise, ils franchissent le seuil et entrent de plain-pied dans leurs rêves.

Le Grand Voyage, c'est la mer et bien plus ! Ce solitaire qui embarque des équipiers pour voyager avec lui le dit bien :

Pour moi, le voilier représente le dernier moyen de s'affranchir des contraintes terrestres et de gagner le dernier espace de liberté qu'est la mer. Mais ce n'est pas seulement le moyen agréable et passionnant pour naviguer sur les flots et parcourir les océans. Il permet aussi aller à la rencontre des autres et de leur histoire et d'aborder de nouveaux rivages en respectant leur environnement et leur beauté sauvage en s'éloignant des hordes touristiques. Et, je ne peux considérer le bateau comme une fin en soi et que mon voyage s'apparentât qu'à ne faire que de la voile.²

Bien sûr, pour les aventuriers, la navigation c'est avant tout le plaisir de fendre les flots, l'audace d'affronter vent, vagues et solitude. C'est le défi aux éléments naturels, se surpasser, oser, « bouffer des milles », raconter ses exploits de mer aux escales, accumuler les têtes d'épingle sur la carte, traverser l'Atlantique, avoir fait « la grande

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/articles/article.php?article=963>

² <http://www.alavoile.net/>

boucle ». Mais, il ne faut pas oublier les escales, les mouillages idylliques, d'étendues sauvages, vierges, de paysages beaux à couper le souffle, l'espoir de rencontres vraies, l'accord avec la nature. Le Grand Voyage, c'est aussi la recherche d'un paradis perdu. C'est Ulysse 2.00 qui prend Pénélope à son bord et espère rencontrer moins de problèmes que son prédécesseur!

Mais n'est-ce pas en partie la patience qu'il faut montrer et les efforts qu'il faut fournir pour mériter ces expériences qui leur donnent tant de prix ? Car un Grand Voyage, cela se mérite ! D'ailleurs, le cheminement qui mène à ce jour tant espéré où les rêveurs deviendront navigateurs et largueront enfin les amarres, prend beaucoup de place dans leurs témoignages qu'ils soient oraux ou écrits. La préparation a souvent duré bien plus longtemps que le périple lui-même, qui n'en est finalement que l'aboutissement. Cette section sera donc plus riche en citations, car elles abondent dans les récits des futurs marins.

Cette description du livre *Histoires de partir*, publié par Marie et Hervé Nieutin l'exprime bien :

Présentation du livre

*Histoires de Partir - Rêver, préparer, vivre une croisière sabbatique donne une nouvelle image du voyage en voilier. Beaucoup de candidats au voyage s'identifieront à l'équipage ; son budget, son expérience de la navigation sont limités et bien des questions sont à résoudre avant de lever l'ancre.*¹

Rêver, préparer : deux tiers de l'expérience totale. Le Grand Voyage, c'est bien plus que naviguer.

Envie océane

L'envie de partir, puissante, tenace, envahissante ou subite, est là derrière le voyage. Aussi importante que lui ? Peut-être. Tous les voyageurs décrivent avec beaucoup de passion ce qui les a poussés à se lancer dans ce projet que certains considèrent comme une folie. Mais d'une folie dont ils sont fiers. Ce poste de forum montre la force de l'envie qui pousse certains à franchir le pas et à s'acheter un voilier :

¹ <http://www.voilesnews.fr/News/Carnet-de-voyage-Rallye/20116-Histoire-de-partir-Une-nouvelle-tendance-dans-le-monde-de-la-plaisance>

Avant la peur était l'envie,

Cette envie me tenaillait depuis de longues années, depuis qu'un livre de Moitessier se retrouva dans mes mains au bord d'un quai parisien.

Était-ce le hasard qui a dirigé mon bras vers ce livre tout corné ? Je n'avais jamais habité près de la mer et ne savais même pas ce qu'était un bateau.

Après l'avoir lu, l'envie m'a tenaillé.

Partir... pourquoi ? Je n'en avais aucune idée, simplement partir.

Les années passèrent, les livres de voiles se succédèrent et l'envie grandit, mais l'ambition de réussite dans notre société de consommation mitigea mon envie.

Bien des années plus tard, lorsque je compris que l'ambition était une chose vaine, l'envie ressurgit.

L'aventure prit forme près d'un quai des Antilles.

Le voilier fut acheté, transformé et lui et moi étions prêt à faire connaissance la bourse était vide...¹

Ce départ, ils en ont rêvé. Rêves d'enfance ou d'adolescence pour les uns, d'adultes pour d'autres qui ont souvent leur origine dans la lecture des récits de marins voyageurs, pionniers (par ex., Moitessier cité dans la majorité des blogs) ou contemporains (récits de croisières familiales auxquels on ne se réfère pas, mais qui ont leur place dans les bibliothèques de bord). Le Capitaine de Caramel a longtemps rongé son amarre avant de s'élancer enfin vers son rêve :

Les livres de Moitessier, d'Antoine, des Damien, et autres Meffre s'empilent sur sa table de chevet.

Il arpente les allées du Salon Nautique depuis de nombreuses années, dès l'ouverture et jusqu'à ce que les vigiles le pousse dehors en fin de journée.

Chaque matin, il dévore le courrier de son forum nautique préféré.

Dès Pâques, il enfle ses bottes Aigle et un vieux ciré pour aller caréner son fier voilier, même s'il faut briser la glace qui gèle dans leseau.

A partir de mai, il écume les mers tous les week-ends, tout en échafaudant les plans de la croisière estivale.

En fin de saison, il attend la révolte de son épouse pour hiverner le bateau et s'occuper un peu des tâches domestiques qui attendent depuis 6 mois ...

¹ http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=110363&

Les soirs d'hiver où la télé ne diffuse pas Thalassa, il s'acharne à comprendre cette (rontudjûûû) navigation astro.

Bon sang ! Là ça y est, vous commencez à vous reconnaître. C'est vrai que vous réfrénez cet appel du large depuis des années et que les horizons de votre port d'attache commencent un peu à vous fatiguer. Il est temps d'envisager la pause nécessaire à un grand départ et de se poser quelques questions ...¹

Il ne s'agit pas d'un désir de destinations précises, mais celui d'un périple où les expériences à vivre sont plus importantes que les lieux où elles seront vécues. Les plages se ressemblent. L'ailleurs ne se trouve pas sur une carte; il est un potentiel, de rencontres avec des peuples souriants, de paysages à couper le souffle, de navigation sur la mer immense.

Que pensez-vous de ce programme ?

J'en ai rêvé, à travers les récits d'Yves Le Toumelin, de Marcel Bardiaux, de Bernicot, de Joshua Slocum, de Vito Dumas, d'Alain Gerbault, de Moitessier, de Janichon, de tant d'autres car la liste est longue ...

Aujourd'hui, c'est à mon tour.

Je ne ré-éditerai pas leurs exploits, j'en serais probablement incapable.

Je ne chercherai pas à vivre ce qu'ils ont vécu: je ne le souhaite pas forcément car leurs conditions de vie et de confort étaient loin de celles de notre 21ème siècle, dont je suis bien content de profiter.

Mais j'ai l'envie au moins de me lancer à aller voir ce qu'ils ont vu: des mers immenses, des dauphins, des paysages, des escales où l'inconnu vous attend pour vous enrichir. J'ai envie d'aller au devant des gens divers qui peuplent ces escales, de leurs sourires et de leur accueil. J'ai envie de connaître leurs cultures, leurs cuisines, leurs boissons et d'effleurer leurs civilisations. À bientôt ?²

Parfois, c'est l'apprentissage du dériveur ou une autre expérience marine qui allume la passion pour la mer et les bateaux. Ulysse a entraîné Pénélope dans son rêve :

Ulysse : d'abord pourquoi on a voulu... pourquoi j'ai voulu faire, parce qu'elle m'a suivi quelque part, comme beaucoup d'épouses d'ailleurs. Bon, je fais de la voile

¹ <http://www.amelcaramel.net/techgvavantpropos.php>

² <http://www.simonavoyage.free.fr/>

depuis très longtemps depuis l'âge de 7ans et progressivement j'en suis venu au quillard. Donc, il y a plusieurs étapes ; puisque j'ai fait une traversée en Afrique de Libreville jusqu'à Dakar qui a duré trois semaines quand j'avais 16 ans. Ensuite, j'ai eu l'opportunité lors d'un séjour aux Antilles, de louer un quillard avec des amis. Comme ça, c'est très bien ; on a renouvelé l'expérience plusieurs fois. Et puis, c'est vrai qu'au bout d'un certain nombre d'essais comme ça, on a envie d'avoir son bateau.

Pour d'autres, le voilier n'est qu'un moyen de transport qui semble idéal pour découvrir le monde en famille. Ils rêvent de quitter la vie urbaine qu'ils ressentent comme stressante et insatisfaisante. Yves et Constance de Loren n'y parvenaient pas en restant en France. Il leur a fallu changer d'espace, se distancer du quotidien et d'un milieu de vie qui y ressemble pour parvenir à se libérer de leurs chaînes.

Bonjour ! Pour ceux qui ne nous connaissent pas bien, nous sommes Constance (33 ans) et Yves (39 ans). Nous vivons depuis plusieurs années en région parisienne et avons été très occupés ces dernières années par les naissances de nos trois enfants : Rosanne (6 ans), Hubert (4 ans et demi), et Paulin (3 ans et demi). Les hasards de la vie nous ont éloignés de nos profondes attaches familiales en Gironde, le pays du bien-vivre, et à subir un rythme trépidant. En effet, Yves à un métier exigeant qui absorbe énormément d'énergie et génère beaucoup de stress. Il s'en est suivi un sentiment d'insatisfaction général dû à un manque de temps passé en famille, et l'impression fâcheuse de perdre sa vie à la gagner. Bref une qualité de vie dégradée qui laisse un goût d'inachevé, de gâchis parfois, dans le coeur...

Un break dans cette course nous paraissait nécessaire pour revenir à un style de vie plus calme, plus épanouissant et plus enrichissant.

Nous voulions repartir en province, changer de métier, d'appartement, d'habitudes... Mais, prisonniers du quotidien, il était difficile de transformer ce voeu en réalité.

L'ouverture s'est faite à l'occasion d'un séjour de 15 jours sur le voilier du père d'Yves aux Antilles, courant janvier 1995. Nous étions sur un bateau, loin de Paris, tranquillement bercés par l'alizé, sous le soleil tropical, goûtant les plaisirs d'une vie ralentie, rythmée par la mer et les astres, quand l'idée nous vint. C'était une idée

simple, une idée lumineuse, une idée évidente : et si nous quitions tout pour vivre de cette façon-là pendant un an, deux ans, ou plus ?¹

Les raisons qui poussent au départ sont complexes et elles se superposent : l'esprit d'aventure, la mer, désir de fuite, envie d'une autre vie, de se trouver, d'être réunis. Parfois, il s'agit simplement de l'envie d'accompagner l'autre dans la poursuite de sa chimère.

15 décembre 2007

Le rêve gagne en substance

Cela fait quelques mois que Bach Yen et moi en parlons très sérieusement. Elle a toujours su que je souhaitais un jour partir voyager en voilier. Le projet est catalysé maintenant par plusieurs conditions :

- La mort de mon grand-père m'a fait réfléchir. Après avoir bossé toute sa vie et perdu brutalement son fils unique, sa seule satisfaction est de laisser un peu d'argent à ses petits enfants. Pour le reste, il meurt aigri sans aucune volonté de recommencer la même vie si la possibilité lui en avait été donnée

- La naissance de nos enfants qui rend un peu plus absurde la course quotidienne entre nounou, boulot et dont nous ne profitons qu'une petite heure par jour en semaine et le week-end. J'ai envie de les voir grandir et de vivre autre chose que les ballades au parc et la vie parisienne. Ce sont eux qui déterminent plus précisément le timing d'ailleurs, car l'idéal semble de partir assez tôt pour être libre de la scolarité, assez tard pour qu'ils en profitent. Un départ pour les 2 ans pour Ewen, le dernier nous paraît bien. Thao, le plus grand, en aura 3

- Le boulot m'apporte du confort matériel, mais des satisfactions limitées. À 36 ans, j'ai assez d'expérience pour comprendre qu'à moins d'un contexte bien différent – Ailleurs? entrepreneur ? secteur ? – il n'y a guère plus à en attendre

- Bach Yen est prête aussi même si elle affectionne sa vie parisienne et professionnelle plus que moi. Une telle aventure ne se vit pas souvent et il sera toujours temps de reprendre ensuite.

Alors voilà. On peut se dire qu'à partir du printemps 2009, la fenêtre de départ est ouverte. Dès lors qu'on a une échéance, le reste est bien plus simple. Retroplanning

¹ Loren, blog archivé.

d'environ un an pour la préparation – Quitter son job, solder ses affaires, trouver le bateau, le préparer, le tester et se barrer.

*Pour combien de temps ? Un an ? bien trop court pour en profiter réellement; trois ans ou plus ? peut-être un peu long pour Bach Yen. Nous partons sur une base de deux ans. ça semble bien pour tout le monde et ça rentre dans un budget raisonnable.*¹

À tant rêver, on s'identifie parfois à ses héros, on se projette sur la toile d'un petit cinéma intérieur où l'on tient le rôle principal. Ainsi, dans un dossier visant à attirer les sponsors, trois amis se présentent. Ils seront ethnologues, aventuriers, missionnaires de l'écologie ou découvreurs de nouveaux spots de kitsurf. Les quatre archétypes du voyageur y passent (Urbain 2003, Abrahams 1986), symboles bien vivants de l'audace d'aller vers l'inconnu et de ramener – car on revient presque toujours d'un voyage– une vision neuve du monde à ceux qui n'osent pas prendre le départ. (Nous retrouverons plus tard les amis d'Aventurier pour constater comment ils ont concrétisé leurs rêves)

Nous sommes trois amis, 25 ans ou plus, diplômés (autonomes financièrement), et avons décidé de concrétiser nos rêves d'enfants et de vivre une aventure humaine unique durant une année. Nous nous sommes rencontrés il y a maintenant 7 ans pendant nos études puis avons suivi des chemins enrichissants différents avant de nous retrouver à Montpellier il y a trois ans. Passionnés par la nature, les relations humaines, le sport et l'aventure, après trois années d'une colocation urbaine, une solide expérience professionnelle acquise entrecoupée d'expériences humaines et sportives variées (trois mois à la voile autour de la Corse en Trident 80, tour du Mont Blanc...), nous avons choisi de larguer les amarres pour des terres lointaines et d'enrichir notre expérience de vie.

Nos motivations sont multiples, mais toutes articulées autour de notre envie d'échanges entre les gens et les peuples (au niveau culturel, social...), de sauvegarde de notre patrimoine naturel et écologique (nous voulons en profiter et voulons que nos enfants en profitent !) :

- *Utiliser et enrichir notre expérience de la voile et de la mer, en traversant l'océan Atlantique avec un « bon vieux » voilier peu onéreux, faire le tour des Caraïbes (Antilles et Amérique centrale) et revenir à bon port en privilégiant sécurité*

¹ http://galapiat.canalblog.com/archives/la_genese/index.html

et simplicité de vie...

- *Se rendre utile pour cette cause qui nous tient à cœur, l'écologie, et militer pour un monde plus propre en rapportant et diffusant toutes les observations écologiques (cétacés, pollution hauturière et côtière, impact du tourisme...) aux organismes intéressés contactés au préalable.*
- *Pratiquer différentes activités sportives ou autres en relation avec le milieu marin (plongée en apnée, chasse sous-marine, pêche) et progresser en kitesurf et surf sur les différents « spots » (de rêve?...) rencontrés tout au long de notre aventure et répertorier ces derniers.*
- *Utiliser nos connaissances et les moyens techniques actuels pour communiquer pendant notre périple, auprès d'une ou plusieurs écoles primaires, de médias, de nos partenaires, familles, amis et toutes les personnes intéressées par le biais d'un site internet.*

Nous mettrons à profit notre passion pour l'image et le son, grâce à notre matériel informatique et audiovisuel et nous enrichirons notre journal de bord « on line » de photos, vidéos, interviews et prises sonores.

Découvrir, Echanger, Apprendre, S'émerveiller, Prendre conscience, Vivre simplement....

Nous pouvons tous le faire, pour un monde meilleur... ¹

Ethnologues amateurs, souvent animés par des idéaux écologiques, les navigateurs souhaitent laisser derrière eux une société qu'ils n'approuvent pas tout à fait mais dont ils ne souhaitent pas non plus se séparer définitivement et qu'ils emmènent avec eux. Ils ont des désirs de rencontre avec les autres peuples, avec les autres voyageurs, comme s'il n'y avait de rencontre vraie que loin de chez eux. Ils considèrent leur voyage comme un moyen d'évolution personnelle et de confrontation avec eux-mêmes, la nature, les autres, la différence. Le voilier est un instrument pour se réaliser.

Pourquoi...

Pour aller là où je ne suis jamais allé. Pour voir ce qu'il y a là-bas, plus loin, au-delà de ce que je vis et de ce que j'ai déjà vécu. Au-delà de mes conclusions, au-delà de ce qu'on m'a dit et que j'ai cru. Pour savoir si ce rêve a le courage et la force de devenir réalité. Pour prouver à ma fille et une fois de plus à moi-même qu'il faut oser, qu'il

¹ <http://voile.esperanza.free.fr/>

faut foncer. Pour qu'elle ne craigne pas la vie, que cette vie ne dure qu'un temps et qu'il lui appartienne à elle seule, comme à moi aujourd'hui d'en définir les limites.¹

L'aventurier est un désir : la mer et ses dangers

La recherche du contraste avec la vie courante est présente chez tous.

Quelques mauvaises surprises comme la vie se charge d'en faire connaître à tout un chacun et notre expérience en camping-car qui a renforcé notre goût de l'aventure

Et un jour Le projet est né !

Nous décidons de bousculer la vie avant qu'elle ne nous bouscule encore.

Cesser ce rythme qui ne convient à aucun de nous trois. Ces obligations que nous imposent travail, école, maison...

Et troquer tout cela contre la vie en bateau à la découverte de nouveaux espaces et de rencontres probablement inoubliables.²

Préparation

Un jour, la décision est prise. Comme l'écrit Caramel, il s'agit de l'étape la plus importante.

Vous le savez déjà, c'est le plus difficile. Une fois prise la décision de partir pendant une ou plusieurs années, le reste est question d'organisation.³

Chacun a sa raison de se jeter corps et âme dans ce projet un peu fou : bouleversement de l'existence –la croisée de chemins professionnels pour Ulysse, le décès d'un grand-père et la naissance de ses fils pour Galapiat–, lassitude du quotidien que le voyage aura la force de rompre –pour Loren–, aboutissement d'un long cheminement ou envie de longue haleine. Une fois qu'ils se sont résolus au départ, la vie des futurs voyageurs change.

Commence alors une période truffée de difficultés, une épreuve que tous ne franchissent pas. Galapiat l'exprime bien :

Le passage du rêve à la réalité est en effet un parcours semé d'embûches où les sirènes de l'habitude et du quotidien tendent à enliser vos désirs les plus ardents. C'est probablement la raison pour laquelle, dans les petites annonces, on trouve tant de bateaux "prêts TDM" [tour du monde] qui ne partent finalement jamais. Le temps qui

¹ <http://www.petitdelire.com/01%20Intro.pdf>

² <http://www.ventdefolie.net/pagesaccueil/menu.html>

³ <http://www.amelcaramel.net/techgvreflexions.php>

... passe entre la décision et son exécution est un ennemi insidieux: les travaux prennent toujours plus de temps et d'argent que prévu; les bons amis sédentaires ne misent pas un cent sur vos chances de réussir votre projet; la préparation et l'anticipation prennent des tournures d'usine à gaz; le trajet prévu devient improbable au vu de la recrudescence de la piraterie; le décalage entre celui qui prépare le projet et celui qui travaille encore crée des incompréhensions, etc... Souvent, j'ai dû mal à m'endormir... Le point de non-retour est pourtant dépassé.¹

Le voyage les habite et prend les commandes de leur temps, de leurs pensées aussi bien que de leur portefeuille. Ils entrent en précroisière comme l'écrit Jennings :

Je suis entrée dans le stade de « précroisière » essentiellement en novice. C'est mon partenaire qui m'introduisit dans l'univers de la croisière au long cours. Ce fut tout d'abord par le biais d'expériences par procuration : comme la lecture de magazines spécialisés truffés de récits de croisières, de rapports techniques et de publicité ; en lisant les livres de navigateurs voyageurs historiques ou contemporains ; en achetant et en étudiant les guides de navigation ; en se procurant des ouvrages de design de voiliers et en comparant les concepts des différents architectes ; mais aussi en rêvassant le long des pontons de marinas et de ports en quête de notre bateau de nos rêves. Nous avons aussi entrepris de louer plusieurs voiliers afin de déterminer à la fois si la vie en croisière nous convenait, d'abord à moi (mon partenaire avait une expérience de la navigation), mais aussi à nous en tant que couple. Armés de toutes ces expériences notre décision fut rapidement prise. Nous nous sommes arrêtés à un plan de bateau et nous avons chargé un chantier naval de construire la coque et le pont de notre voilier... (Jennings 1999 p.5)²

Au début de sa thèse, Gayle R. Jennings décrit le processus qui précéda son entrée dans l'univers de la grande croisière. Son expérience correspond au parcours de la plupart des voyageurs. La préparation du voyage prend en général plusieurs années. Rassemblement des moyens financiers, choix et conditionnement du bateau, formation de l'équipage, élaboration du projet de route, des escales, étude des régions visitées, c'est une période que beaucoup vivent avec une grande intensité. À l'imaginaire, ils ajoutent la pratique. Ils ont un but à atteindre dans l'existence qui justifie celle-ci et la rend plus passionnante.

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/04/05/13266789.html>

² Traduction de l'auteure.

Ces navigateurs s'étaient donné 20 ans pour partir –autour du monde il est vrai. Ils se sont préparés, lentement, méthodiquement :

La grande croisière, comment se préparer

créé le 27-01-2009

En 1998, mon épouse et moi, 33 ans à l'époque, nous avons décidé de faire un Grand Voyage en voilier dans 20 ans. Nous sommes en 2009 et notre projet a déjà bien avancé. Nous allons ici vous faire part des moyens que nous avons mis en oeuvre pour être prêts en 2018. Notre méthode n'est pas LA méthode, mais c'en est une qui, je le pense, nous permettra de partir comme décidé en 1998....¹

Mais ils ont pris de l'avance sur leur calendrier. Le 14/11/2010 ils écrivent :

Incroyable de voir que nous touchons au but [...] incroyable et terriblement excitant. Nous sommes à quelques mois de visiter le monde en voilier. Notre rêve depuis si longtemps.

Ils ont largué les amarres le 14/07/2010 : 8 ans plus tôt qu'ils ne l'avaient espéré !

L'achat du bateau est un moment magique et la première nuit à bord, le point que tous souhaiteraient de non-retour. Les uns ont arpenté les ports et passé au crible des milliers d'annonces avant de le trouver, leur coursier des mers. Il leur a toujours tapé dans l'œil. Peu importe le budget qui lui est alloué et son état, il est le plus beau ; ou du moins il le deviendra. La satisfaction est immense.

Néanmoins, tous ne sont pas égaux devant la mise en œuvre de ce projet. Caramel le dit bien.

Mais tout à un prix et il faudra sacrifier certaines choses sur l'autel de la réalisation d'un vieux rêve. Le prix à payer est différent pour chacun de nous, ce seront des choix cornéliens et des coûts agaçants. Mais en ce qui nous concerne, pas de regrets, l'expérience vaut vraiment la peine.²

Il faut ou de l'argent ou du temps. Certains, disposant de moyens financiers plus conséquents, se font livrer une unité neuve, comme l'équipage de Caramel :

¹ <http://www.voilesetvoiliers.com/club/blogs/voir/nemo19>

² <http://www.amelcaramel.net/techgvreflexions.php>

Chapitre 1 : le galop d'essai

Catherine, Patrick et Fritz, nous sommes tous trois devant l'écran de la cartographie électronique et contemplons la fine trace rose dessinant sur l'afficheur la trace suivie par le bateau. Enfin nous bougeons sur l'eau, après trois semaines scotchés au port à La Rochelle.

Bien sûr, la première semaine a bien été remplie, livraison Super Maramu 2000, instruction par le chantier. Tout était neuf, et il nous fallait assimiler beaucoup de choses, car Caramel est complexe, mais pratique à la fois. Complexe par l'équipement technique qui s'y trouve et pratique, car les chantiers Amel ont mis au point beaucoup de solutions ingénieuses qui permettent de manoeuvrer le bateau pratiquement seul, en utilisant des techniques qui leurs sont propres.

Donc formation dans le bateau (les documentations techniques ne remplissent pas moins de 8 classeurs) et 2 sorties en mer pour la manipulation des voiles.¹

D'autres, par contre, doivent économiser de l'argent durant des années et/ou consacrer tous leurs loisirs à la construction ou à l'aménagement de leur voilier. Ulysse a passé deux années à restaurer et préparer son bateau. Deux années au cours desquelles il a failli abandonner plusieurs fois son projet, notamment après une forte tempête essuyée entre les Baléares et Barcelone. Pénélope l'a soutenu de son mieux ; l'enjeu personnel est si grand :

***Pénélope:** C'est ça. Parce que s'il m'avait dit non, je ne veux plus, j'aurais accepté. Parce que depuis que je le connais, il ne parle que de ça. Et pour moi, c'était on n'achète pas une maison parce qu'on va acheter un bateau. Après il va falloir vendre la maison alors on vit en location. On fait tout en fonction de ça. Et juste au moment de partir je ne veux plus. Est-ce que vous ne voulez plus, parce que vous ne voulez plus parce que vous avez peur ? Est-ce que vous ne voulez plus parce que vous ne voulez plus vraiment ? Quel est le « voulez plus » ? C'était très dur. C'était une chose à décortiquer parce que c'était très difficile pour moi aussi de le forcer à faire une chose qu'il ne voulait pas vraiment faire. Mais il avait cette question : ça va être une frustration. Donc c'est mieux de vivre même de regretter que de rater quelque chose.*

Un autre soutien pour persévérer dans ses efforts, Ulysse l'a trouvé dans les forums de discussions et les blogs de ceux qui étaient déjà partis. Outils devenus indispensables

¹ <http://www.amelcaramel.net/news1.php>

en phase de pré-croisière comme la nomme Jennings, les forums rassemblent les futurs navigateurs au long cours. En participant aux discussions, les candidats au voyage se sentent membre de la communauté des voileux avant même d'avoir largué les amarres.

Raptor est prêt à lâcher prise et pense à vendre son bateau, alors ses comparses du forum se mobilisent pour lui remonter le moral :

Hé Raptor! Tu vas pas nous faire le coup de la déprime! Pense un peu à tous les p'tits jeunes qui nous lisent et ont besoin de modèles. Moi ça fait deux ans que je vais aussi de problèmes en soucis mais j'ai au moins deux avantages sur toi : 1- je ne vis pas à bord et c'est vrai que de ne pas pouvoir faire le break peut être très très, dur pour le moral, 2 - j'ai suffisamment navigué pour en comprendre les raisons et admettre qu'il faut reprendre beaucoup de points sur un bateau qui a été mal entretenu par le passé. Envoie nous tes pb au fur et à mesure, en s'y mettant tous, on aura peut-être des solutions et sinon au moins t'auras eu l'impression de partager un peu ton stress.¹

Ces sites offrent la possibilité d'entrer en contact avec d'autres marins plus ou moins amarines et d'échanger expériences et connaissances. De nombreux navigateurs maintiennent un page technique qui leur permet de faire bénéficier d'autres voyageurs de leur savoir.

Plusieurs d'entre vous me demandent des précisions sur l'aménagement de Boisbarbu et posent de nombreuses questions techniques. Cette rubrique a pour vocation d'y répondre, par une description des principaux aménagements et de servir de dépôt de documents pour le [forum "Feeling 1040/1090" de l'association Sail The World](#), ou bon nombre de propriétaires de ce bateau partagent leurs expériences. Ce site n'est pas un forum où débattre, et ne saurait remplacer l'excellent forum de [Sail The World](#).²

Lors de ces discussions virtuelles, l'enthousiasme des uns ravive celui de ceux que les doutes et la fatigue assaillent. Pourtant, après-coup, Ulysse estime qu'il a passé trop de temps à lire les blogs et fréquenter les forums :

Patricia: *est-ce que tu regardes encore beaucoup les blogs ?*

Ulysse : *Non plus tellement. Avant, oui beaucoup parce que je suis quelqu'un qui anticipe énormément sur les choses. Donc je voulais accumuler un maximum de connaissances. J'en étais devenu vorace. Je passais des mois sur les sites internet*

¹http://www.stw.fr/forumSTW/quest_answers.cfm?quest_id=27719&st_row=1&rep_st_row=101&topic_id=22

²<http://boisbarbu.free.fr/EqtTech/EqtTech.htm>

pour essayer d'engranger un maximum. C'est pas très sain ça non plus. Il faut essayer de trouver un compromis, parce que après, on en a tellement plein la tête qu'on ne sait plus en faire le tour.

Trop d'informations, trop d'avis parfois contradictoires qui submergent. D'autant plus qu'on y entretient l'image du voyage idéal et de la mer libératrice, une image embellie :

Ulysse: Je pense que quand les gens écrivent ils enjolivent un peu les mauvaises choses pour ne parler que des bonnes. Donc peut-être que si on se base sur un site, sur un blog ou autre on ne va pas vraiment savoir les côtés négatifs de ce qui s'est produit. On risque de partir sur une mauvaise impression. Moi, la mauvaise impression elle est plus venue du bateau que du reste à la limite, hein. S'il y a la météo, les conditions de navigation, la mer, je n'ai jamais trouvé une mer avec une seule houle régulière. Jamais. Cet idéal de la mer avec une longue houle... je ne sais pas... ça a dû exister peut-être... en tout cas pas maintenant.

Pourtant, les futurs navigateurs recherchent cette vision positive du voyage pendant la phase de préparation. Ils s'accrochent aux vieux mythes :

En me promenant dans une librairie, ce que je fais souvent, j'ai acheté par hasard un livre de Bernard Moitessier « Voile, mers lointaines, îles et lagons » au cours de l'année 1996 et comme beaucoup d'autres personnes avant moi, me balader de port en port et rencontrer des personnes de tous horizons correspond bien à mes envies, comme beaucoup de lecteurs de Bernard, à la différence peut être, que j'avais déjà l'idée, mais pas la méthode, ce que m'a donné ce livre.¹

Et refusent de voir le côté négatif :

Pénélope: Mais je regrette une chose, c'est que le jour que nous avons fait la visite du Salon Nautique, l'année avant de partir, il y avait une dame qui vendait un livre, et que c'était la cata. Tout le monde –et moi aussi– était dans l'esprit de voir de bonnes choses parce qu'on allait voyager. On ne veut pas voir. Je regrette de ne pas avoir lu. On ne veut pas, c'est de l'être humain d'écarter... et c'est pour cela. Peut-être quand on rentre de voyage, parce qu'on est plus curieux. Mais je me rappelle, il n'y avait personne dans son stand. Tout le monde passait direct. Aujourd'hui je comprends

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=22761&#grip_id_22681

parce tout le monde veut du rêve. Parce que c'est beau, de voir quelqu'un qui aime bien, qui réalise. On ne veut rien entendre. Mais la réalité, c'est vrai qu'il n'y a pas que le bon côté.

Enthousiasme de la préparation, mais aussi doutes et peurs, car il s'agit aussi pour les futurs voyageurs de se préparer à abandonner –ne serait-ce que provisoirement– tout ce qui faisait leur cadre de vie « terrestre », cadre matériel et surtout relationnel qui est parfois difficile à laisser derrière soi.

Beaucoup de gens à qui nous avons livré notre projet nous ont demandé ce qu'en ont pensé la famille et les amis. Si vous aussi vous posez cette question, en voici la réponse:

***Les amis** ainsi que d'autres personnes avec qui nous en parlions ont toujours trouvé ça " génial ". Nous réalisons, semble-t-il, le rêve de nombre d'entre eux de " changer de vie ", de cette manière ou d'une autre. Certains nous ont trouvé " courageux ". Je citerai en cela notre cher Luis (vous ferez un peu sa connaissance dans la partie "Voyage") : " Il faut du courage pour les gens qui meurent de faim, sont confrontés à la guerre ou à la perte d'un être cher, ... mais pas pour partir en voilier et faire le tour du monde !"*

Sage réflexion, non ?

En effet, pas évident de tout vendre et tout quitter... Mais appelons plutôt cela "audace".

***La famille**, elle, c'est une autre histoire ! Il y a les frères et sœurs qui ont également trouvé ça génial, même si nous leur manquerons beaucoup et qu'ils nous manqueront encore plus. Et il y a les parents!!! Comment des parents qui ne rajeunissent pas, loin de là, peuvent-ils comprendre que vous les "abandonnez" alors qu'ils auront de plus en plus besoin de vous? Comment leur faire admettre que vous ne serez plus joignable par un simple coup de fil? Que vous n'aurez même pas une adresse fixe à leur transmettre? et surtout, que vous ne serez peut-être pas là le jour où...?¹*

Il n'est pas rare que les voyageurs vendent leur logement –parfois même leur entreprise– pour financer leur voyage. Quitter la famille et les amis n'est pas toujours facile lorsqu'on a toujours vécu au même endroit. Il faut rompre avec ses anciens rôles,

¹ <http://www.ventdefolie.net/pagesaccueil/travauxsuite.htm#top>

son ancienne identité, avant de devenir nomade dans sa propre existence. Ce n'est jamais vraiment la même personne qui part et qui rentre d'un long périple.

La préparation constitue aussi une période de consommation plus ou moins intense, mais presque toujours conséquente.

Un an ! Un an de navigation, d'escales, de rencontres, de galères et de bonheur. Le budget pour partir est conséquent : achat du voilier (11m30), préparation, équipement et puis vie à bord pendant 12 mois, sans autres ressources que notre pêche !¹

Il ne suffit pas d'acheter le bateau, encore faut-il l'armer, l'équiper. La lecture comparative des catalogues d'accastillage occupe les soirées des candidats au départ. Car la liste de l'équipement « nécessaire » peut être longue : depuis les manilles du gréement en passant par le matériel électronique de bord le plus sophistiqué jusqu'aux cirés et aux bottes de l'équipage. Chaque achat rapproche du but ultime qu'est le départ et enfiler sa veste de quart neuve a un goût d'embruns salés.

Malheureusement, se préparer au Grand Voyage ne va pas toujours sans mal.

1ère Mise à l'eau.

Lundi 2 août 2004 – Sortie sur l'Adour pour essai des voiles puis en route pour la Bretagne.

Problèmes rencontrés : Le pilote automatique refuse de fonctionner. Le GPS s'y met aussi. Feu au niveau du moteur (Grosse frayeur !), un câble d'alimentation des batteries s'était détaché, venant frotter sur la poulie d'entraînement de la courroie moteur. Pratiquement sectionné, il a provoqué un court-circuit.

Petit conseil : toujours vérifier l'accessibilité des extincteurs. Le nôtre était coincé. (Une vieille serpillière nous a sauvés, elle ne nous quitte plus).

.Essai de l'annexe ("livrée" avec le bateau) non concluant : Un dériveur – sans dérive – en alu d'environ 80 kg !!! Quant au moteur, pas de marche arrière ni point mort.

Nous devons en trouver une plus légère et surtout qui ne devienne pas une piscine dès que nous y descendons !

Depuis, nous avons investi dans un zodiac, mais avons gardé le moteur...

... Vous verrez par la suite que ce n'est pas forcément ce que nous avons fait de mieux!

¹ <http://www.antoinehelene.net/projet.htm> accédé le 17/09/2007. Disparu de la Toile.

Note : En rédigeant ceci, nous réalisons que les multiples et incessants soucis que nous aurons après notre départ de Bayonne, ont commencé bien avant ça, lors de ce 1er essai!!!

Morale de cette histoire: Même si on en parle d'avantage, on oublie plus vite les mauvais souvenirs que les bons !...¹

Les sacrifices financiers à consentir et le temps consacré au bateau perturbent parfois la vie familiale, créant des tensions au sein des couples qui ne résistent pas toujours à cette pression. Situation que j'ai, hélas, personnellement vécue. La fatigue envahit plus d'un candidat au départ et les projets avortés sont légion. Les annonces de coques à vendre, de voiliers en voie de finition abondent:

GENERIC 35

10,50 m, suite désistement client,

vend coque nue aluminium épais

Généric 35²

Le malheur des uns fait parfois le bonheur des autres.

... Nous avons observé que les 'précruisers' qui construisaient entièrement leur voilier réalisaient rarement leur rêve de partir en croisière. Les traces de ces rêves inachevés peuvent être vues autour des chantiers navals, des zones industrielles consacrées au nautisme, aussi bien que dans les jardins des zones suburbaines des nations occidentales. » (Jennings 1999 p.6)

Mais il ne suffit pas d'acquérir le bateau. Encore faut-il aussi prévoir de quoi subvenir aux besoins de l'équipage, faire face à d'éventuelles réparations et assurer l'entretien du voilier durant le périple. Bien sûr, le budget mensuel en croisière varie énormément selon le train de vie des voyageurs. Lors de son voyage en 1995-1997, l'équipage de Banik – deux adultes et deux enfants sur un voilier de presque 11 m– dépensait une moyenne de 800 € par mois, frais de bateau compris. Ce qui représentait déjà 100 € mensuels de plus qu'au début des années 90. En 2006-2007, une famille suisse de quatre personnes estimait ses dépenses mensuelles à 2000 francs suisses, ou environ 1370 €³. Mais certains se débrouillent avec des budgets beaucoup plus serrés. Contrairement aux idées

¹ <http://www.ventdefolie.net/pagesaccueil/menu.html>

² Annonce parue dans « Voile et voiliers » mais malheureusement disparue du réseau.

³ <http://shipibo.over-blog.com/pages/Budget-148690.html>

reçues, il ne faut pas être riche pour voyager en bateau. Une discussion sur un forum traitait de la possibilité de partir pour la boucle Atlantique sur un voilier de 7,50m. Voici l'un des postes :

*Il n'y a pas besoin d'un gros budget non plus pour être complètement indépendant et pouvoir voyager longtemps sans dépendre de quiconque. Quoi de plus extrême comme communion avec la nature ! On peut en discuter, J'ai beaucoup d'eau sous ma quille.*¹

Certains larguent les amarres dans des conditions qui sembleraient précaires pour d'autres, faisant preuve d'une imagination fertile pour vivre en croisière avec quatre sous ou trouvant de petits boulots au cours du voyage. Tel ce couple que j'ai rencontré dans un port du sud de la France. Bien qu'ignorant tout de la mer et des bateaux, ils avaient troqué leur vieille camionnette dans laquelle ils avaient parcouru l'Europe pour un voilier d'acier demandant une restauration de fond. Afin d'acquérir les compétences nécessaires pour se charger lui-même des travaux, lui s'était fait embaucher dans un chantier naval, y travaillant la journée et préparant leur voilier le soir. Après quelques années d'efforts, ils avaient réussi. Ils vivaient à bord, sur un vieux quai sans électricité où l'amarrage était gratuit. Afin de s'initier à la navigation, ils observaient, le jour, les manœuvres du voilier d'une école de croisière. La nuit, ils s'exerçaient à leur tour. J'espère que leur voyage fut réussi : ils forçaient l'admiration.

Oui, pour beaucoup la préparation est aussi un intense apprentissage, à la navigation, à la mécanique, aux premiers secours, etc. Les uns suivent des cours, les autres fréquentent les forums, d'autres ne se soucient pas trop de leurs lacunes.

J'ai insisté sur la préparation du voilier : celle dont les navigateurs en pré-croisière parlent le plus. Il en est une autre, pourtant, plus discrète, mais aussi importante : celle au monde qu'ils s'en vont découvrir et la route qui les y mènera !

Route

Comme dans tout voyage terrien, partir en croisière demande de choisir son but, sa destination principale et d'envisager les étapes qui y mèneront. Lectures, envies, raisons pratiques, bons ou mauvais conseils, il s'agit d'envisager les possibilités.

Lorsque la décision du départ est prise, la géographie devient un élément stratégique de croisière. Il faut s'y initier : c'est incontournable. D'ailleurs, les premiers grands navigateurs-découvreurs avaient toujours à leur bord un géographe, dont la mission était de dessiner des contours du monde et de le décrire.

¹<http://www.expemag.com/voyage/viewtopic.php?id=1406>

La navigation, les cartes, les courants, les marées, la géomorphologie des fonds, le climat, les fuseaux horaires, l'orthodromie, les lieux inconnus à découvrir, le navigateur hauturier a toujours un petit côté « Captain Cook »¹ ! Marin et cartographe, il lui faut savoir bon gré mal gré, gérer au mieux les caprices de la nature où il s'élançe et donc en connaître au moins les rudiments, d'autant plus rudimentaires que la technologie progresse ! S'il doit gérer son voyage en fonction du temps qui passe, il doit surtout se préparer à vivre avec le temps qu'il fait. La composante temporelle du voyage, liée à sa composante météorologique, influencera le déplacement spatial.

Le voyage commence bien avant le départ –c'est dit et répété– dans les récits des autres, dans le rêve de départ, sur les forums de discussion. Mais aussi dans les cartes et les guides. Là il prend tournure et se projette dans la réalité. L'envie se cristallise sous la forme de noms d'îles, de ports, de baies.

L'équipage de Nomade cite une liste des documents qui lui ont servi de références pour établir son programme :

Documents de référence : □

Anne HAMMICK *Iles de l'Atlantique* Imray Editions Loisirs Nautiques

2000 □ Nigel CALDER *Cuba* Imray Editions Loisirs

Nautiques 2001 □ Jacques PATUELLI *Guide des (petites) Antilles* Editions

Atoll 2002 □

Willem LE TERRIEN *CARAÏBES Les petites Antilles de la Dominique à Trinidad*

□ *Guide OLIZANE / Maritime (Plus personnel mais moins complet que le Patuelli)*

□ Jimmy CORNELL *Routes de grande croisière* Editions Loisirs Nautiques 1999

□ *Pilot charts (papier et sur ordinateur)*

□ *Cartes (photocopies STW et couverture mondiale sur ordinateur)*

□ *REED'S Caribbean 2003*²

Les yeux voyagent et avec eux l'imagination :

Sur une carte, on effectue son premier voyage, le plus magique, certainement, le plus mystérieux, sûrement. Car on évolue dans une poésie généralisée de noms, de tracés, de volumes dessinés, de couleurs. (Onfray 1999 p.26)

¹ James Cook (1728 – 1779) navigateur, explorateur et cartographe britannique.

² <http://mrp.mr.free.fr/voyage.htm>

Dans un premier temps, le rêveur se plonge dans les voyages des autres, accumule des images associées à une mystérieuse toponymie et y projette les anecdotes lues ou entendues. Puis, il s’y projette à son tour et y vit en songe ses propres aventures.

Le passage du nom à la carte est un pas de géant vers une sensation de réel. La représentation cartographique est scientifique, sensée condenser le monde physique sur une surface maniable. On ne pense pas qu’elle est faite de signes et peut être trompeuse.¹ Un lieu indiqué sur une carte existe : il n’est pas que le fruit d’une imagination trop fertile. Et les quelques lettres qui en composent le nom sont chargées d’émotions et d’attente. Ouvrir l’atlas, c’est déjà partir un peu.

Route et escales

Je rêvasse sur les cartes et les pilot charts. □ □ Le monde est vaste mais le bon dosage entre navigation et escales dans une durée donnée n'est pas si simple. Les terriens me parlent de tour du monde mais c'est exclu. Faisable bien sûr mais pas réaliste si on souhaite prendre son temps au rythme d'un voyage en voilier. Il en faudrait au moins trois. □ □ L'aller-retour vers les Antilles ne me tente guère. C'est simple mais pour y être allé il y a dix ans, je ne tiens pas à me retrouver dans des marinas bondées, des mouillages payants au milieu de parisiens speedés qui ont loué leur Oceanis une semaine chez moorings. Il reste bien les Roques, la Colombie, Cuba ou les San Blas mais même là-bas, ça commence à sentir l'emboutillage. Alors quoi?²

Galapiat rêve. Quel ailleurs abordera-t-il ? Échafauder un programme de navigation, c’est se plonger dans l’utopie. La réalité soumet tous les schémas trop précis à une épreuve à laquelle ils ne résistent généralement pas.

Ulysse: Mais je n'avais pas d'itinéraire précis. Je savais qu'on voulait aller au Brésil. Mais après, l'itinéraire, il se décide un peu au fur et à mesure.

Pat: Vous n'aviez pas de guide ? Vous n'aviez pas lu beaucoup?

Ulysse: Non, mais j'avais quand même parcouru beaucoup de sites de gens qui avaient voyagé auparavant et j'avais récupéré énormément sur les blogs. Notamment

¹ « À la fin du XVI^e siècle, la géographie du monde est enfin exprimée dans sa forme et ses proportions véritables. Avec l’imprimerie, l’Europe devient un centre d’information et de diffusion de cartes géographiques fiables, utilisant des critères rationnels. » Extrait concernant la projection Mercator d’un blog personnel sur les grands navigateurs. <http://wielingen1991.userboard.net/les-sujets-en-rapport-avec-la-marine-et-la-mer-f28/les-grands-navigateurs-t749.htm>

² <http://galapiat.canalblog.com/archives/2007/12/index.html>

beaucoup d'informations sur certaines escales. Je m'étais donc inspiré de cela, mais on ne les a pas tellement utilisées après tout, ces informations.

Finalement, même après bien des recherches et une solide documentation, le programme typique des voyageurs est d'être vague !

Caramel dispense ses conseils aux futurs navigateurs : la contrainte temporelle est la première dont il faille tenir compte. Temps imparti au voyage, temps que l'on s'accorde aux escales.

Le temps est disponible, il faut maintenant établir le programme. Tout le monde fait la même erreur (nous aussi) : on veut trop en faire ! Il faut se réserver du temps dans chaque pays pour prendre la température locale et s'installer un peu. A chaque changement d'escale, il faut trouver ses marques. Cela prend en général un à deux jours, alors pourquoi partir le troisième ? Prenez le rythme des vieux loups de mer : "Si tu arrives dans un endroit qui te plaît, prend tes quartiers et reste au moins une semaine". J'appellerais cela le "temps d'escale", par opposition au "temps de navigation". Trop de temps de navigation finit ne pas user et saturer l'équipage.

On peut également tomber dans l'excès inverse : le voilier d'un jeune couple de navigateurs est à côté de nous à Ceuta - Maroc. Leurs visages sont burinés et leurs cheveux un peu cramés. Je profite du fait que le skipper met un filet de thon à sécher au soleil pour entamer la causette. Ils sont partis depuis trois ans de France pour les Antilles, mais ils ont flânés en route et ne sont pas allés plus loin que ... le Cap-Vert. Ils reviennent en France pour faire un peu de sous et entretenir le bateau avant de repartir vers les Antilles qu'ils espèrent atteindre cette fois !

Limiter son programme, afin de disposer de possibilités d'escales confortables est le plan à suivre. Une année pour faire le triangle Atlantique, c'est très court, mais c'est évidemment mieux que pas du tout. Le bon timing est de deux années, on profite alors longuement du Brésil et du Venezuela qui sont bien plus intéressants que les Antilles (c'est notre avis). Il est aussi possible de faire un tour en Amérique centrale (Honduras, Belize, Guatemala, ..) ou de faire un petit crochet par Terre-Neuve en revenant l'été (c'est l'avis de plusieurs de nos copains).

Le programme du voyage doit être suffisamment ficelé pour équilibrer le temps d'escale et le temps de navigation. Le problème est que l'on se sait pas vraiment

d'avance quels sont les coins qui vont plaire et où l'on souhaitera rester. A choisir, rajouter des escales et diminuer le temps de navigation.¹

Il s'agit de doser l'alternance : sédentarisation-nomadisme. Rester trop longtemps au même endroit, c'est courir le risque d'engluer le voyage. Ne pas s'attarder un peu, c'est ne faire qu'effleurer l'ailleurs. Il faut bien doser entre une robinsonnade trop molle et un tour de l'Atlantique chronomètre en main : les deux font perdre la sensation de liberté :

***Pénélope:** J'ai cru comprendre qu'il y a beaucoup de navigateurs qui pensent au départ à la notion de liberté. Je ne sais pas s'ils trouvent vraiment cette liberté. Oui peut-être, si vous vivez sur un bateau et que vous avez toute la vie.*

***Ulyse:** Ce n'est pas évident, il ne faut pas avoir un chrono dans la tête. Pour ce genre d'aventure il ne faut pas avoir un objectif de temps. Il faut être libre sinon cela ne se passe pas, quoi.*

La météorologie et le rythme des saisons constituent d'autres impératifs à respecter, comme le montre la suite des conseils de Caramel :

Dans la dérive de vos songes, intégrez bien la notion de saison. A moins de vous appeler Chay Blyth ou Knox Johnson, on ne traverse pas l'Atlantique nord en hiver et l'été est la bonne saison pour visiter le Venezuela.²

L'Atlantique ne se traverse pas n'importe quand ! Pour bénéficier de l'alizée – qui n'est pas toujours aussi doux et régulier qu'il en a la réputation – il faut s'élancer à l'assaut de l'océan de décembre à avril.

Traverser l'Atlantique par la route des Alizés :

Bien des gens pensent que l'alizé est un vent doux et chaud qui pousse tranquillement les voiliers d'Est en W. En réalité ce vent souffle en moyenne à 20 – 25 nœuds et sa direction peut varier de près de 100 degrés. L'alizé atteint souvent 30 à 35 nœuds, voire plus dans les grains.³

¹ <http://www.amelcaramel.net/techgvreflexions.php>

² <http://www.amelcaramel.net/techgvreflexions.php>

³ <http://www.banik.org/pratique/Dossier%20météo/Météo2.htm>

On évite ainsi les perturbations liées à la remontée de la zone de convergence intertropicale. La traversée de retour doit elle aussi s'effectuer à une saison bien précise : mai – juin. La fenêtre est étroite si l'on veut éviter les conséquences des dernières grosses dépressions d'hiver de l'Atlantique Nord et ne pas risquer de se faire surprendre par un retour de cyclone. Cependant, en tenant compte de la climatologie, on peut éviter de se faire drosser par la tempête.

Tous les programmes de navigation ne sont pas identiques, cela va de soi, mais ils se ressemblent. Ils suivent quelques routes devenues classiques. En voici quelques exemples.

Le périple de Caramel, de deux ans, dont la première partie fut encadrée par un rallye jusqu'à l'Amazonie, s'est poursuivi par de belles escapades hors piste sur la côte vénézuélienne.¹



Carte du voyage de Caramel: <http://www.amelcaramel.net/news.php>

(Les différentes couleurs correspondent aux étapes reprises en rubrique dans le journal de bord)

¹ <http://www.amelcaramel.net/news.php>

Aventurier avait prévu de visiter les îles San Blas et le Costa Rica, mais ils se sont attardés à Margerita au Venezuela. Un projet trop ambitieux pour une année de voyage et démenti par la réalité.



Carte du voyage prévu par Aventurier : ¹ <http://voile.esperanza.free.fr/>

Saba2 avait minutieusement préparé son programme d'un an malheureusement interrompu par un dramatique accident qui handicapa son Capitaine.¹

LEGENDE	2009					2010			
	08	09	10	11	12	01	02	03	04
Travaux à terre	■								
Navigations	■								
Mouillages/Ports	■	■							
Cabotage	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Travaux Rome	■								
Convoyage Rome-Port Saint Louis du Rhone		■							
Port Saint Louis du Rhone		■							
Carron, Port Vendres		■							
Barcelone		■							
Baléares / Espagne / Gibraltar		■							
Maroc		■							
Canaries		■							
Traversée Canaries Cap-Vert		■							
Cap Vert		■							
Traversée Atlantique		■							
Antilles		■							
Trinidad Travaux		■							
Los Roques, los Aves		■							
Los Aves		■							
Traversée Venezuela Costa Rica		■							
Colombie Cartagene		■							
Costa Rica		■							
Panama Canal		■							
Traversée vers Galapagos		■							
Galapagos		■							
Traversée vers Equateur		■							
Equateur		■							
Perou		■							
Chili		■							
Porto Muont		■							

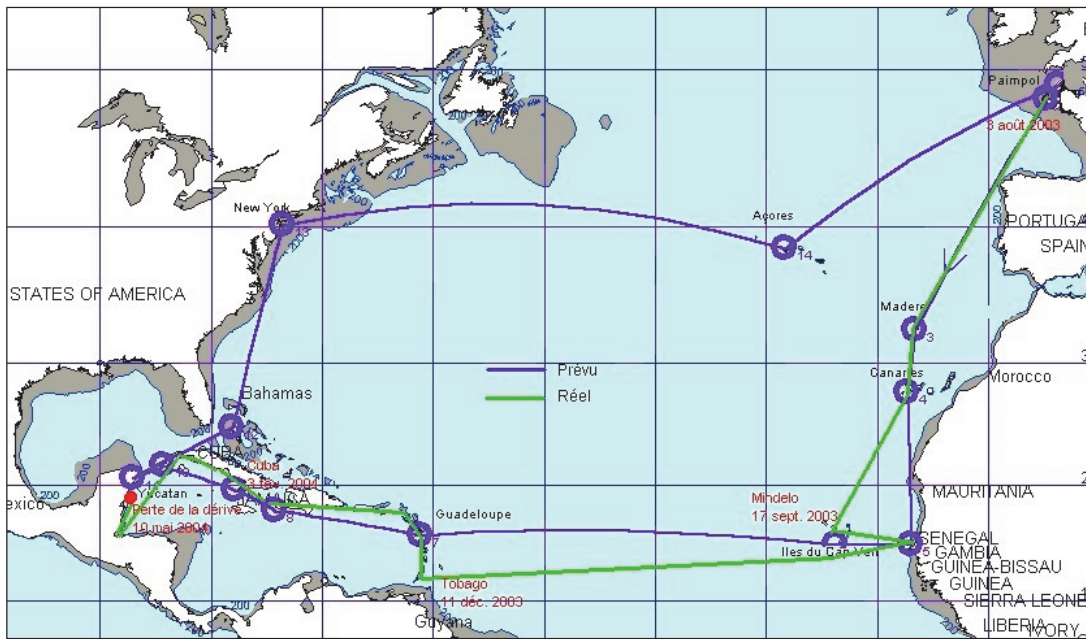
Programme prévu par Saba2:

<http://sabadiens.files.wordpress.com/2009/07/planning-voyage1.jpg>

Un très bel exemple de modification de programme se trouve sur le blog de Nomade qui fut forcé d'abandonner son périple à Belize pour cause d'avarie majeure. Mais le trajet prévu n'avait pas été respecté bien avant cette mésaventure.²

¹ <http://sabadiens.files.wordpress.com/2009/07/planning-voyage1.jpg>

² <http://mrpmr.free.fr/index.htm>



Carte du programme prévu et de l'itinéraire réel de Nomade:

<http://mrpmp.free.fr/index.htm>

Voici très schématiquement les grandes régions visitées par les voileux, que les exemples illustrent (entre parenthèses, les étapes qui ne sont pas systématiques) : France – (Madère) – Canaries – Cap Vert – (Sénégal) – Caraïbes – (Venezuela) – (Bahamas) – Açores – France.

Le plus souvent, les navigateurs s'amarinent en longeant les côtes européennes. Une entrée en matière parfois rude, notamment pour ceux qui partent de Mer du Nord ou de Bretagne : le golfe de Gascogne n'est pas toujours tendre pour les voyageurs débutants, ni pour les autres d'ailleurs. Plusieurs y ont essuyé la première et parfois seule tempête de leur périple !

*... avant le grand saut du Golfe de Gascogne dont la mauvaise réputation nous effraie un peu. Nous n'avons à notre actif de navigateurs qu'une petite semaine d'expérience!*¹

Ceux qui partent de Méditerranée passent eux par le détroit de Gibraltar : le seuil physique et symbolique du passage dans l'univers du voyage. Puis la plupart quittent l'abri des côtes pour une première traversée vers Madère –s'ils ne mettent pas directement le cap sur les Canaries. Premier test pour l'équipage et le matériel. Escale à Funchal et visite de l'île ; réparations et mises au point si nécessaire ; plein de vivres et de gasoil ; et route pour les Canaries. Là, famille et amis viennent souvent rejoindre les

¹ Loren, blog archivé.

voyageurs pour une navigation de découverte de l'archipel. Certains y passent assez bien de temps :

Ulysse: La Gomera c'est sympa. Beaucoup s'y arrêtent et y restent avant de partir pour les Antilles ou le Cap Vert ; il y avait un petit groupe sympa de plaisanciers agglutinés dans ce port.

D'autres y restent même définitivement. Les Canaries, c'est l'Europe, l'Espagne : le monde connu et sûr. Endotisme.

*Ici, ce sont les confins de l'Europe, mais c'est encore bien l'Europe.*¹

Au départ des Canaries, deux routes sont possibles : soit s'élancer à l'assaut de l'Atlantique et de sa longue houle, ou se diriger vers l'archipel du Cap Vert.

Au Cap Vert, le vrai voyage commence. Les équipages sont rôdés, la communauté des voileux se forme (bateaux déjà rencontrés aux escales précédentes) et l'exotisme est enfin au rendez-vous surtout ; mélange d'aridité, de pauvreté, de gentillesse, de mauvais mouillages, de ports un peu sales et pas très sûrs, de superbes paysages (sur quelques îles seulement).

Parmi ceux qui choisissent la route du Sud, certains s'accordent le temps d'une traversée vers le Sénégal pour naviguer dans l'embouchure des fleuves Sine et Saloum, un dédale de plus de deux cents îles, de mangrove, de petits villages accueillants et un dépaysement garanti. Certains repasseront par le Cap Vert pour faire les vivres nécessaires au passage de l'océan, d'autres feront provende à Dakar.

La suite du périple dépend beaucoup du temps dont disposent les voyageurs.

Le plus souvent, la durée du voyage est d'un an, ce qui autorise une jolie boucle, si l'on choisit judicieusement ses dates de départ. Mais le temps alloué à la découverte des Caraïbes sera toujours limité par la nécessité de repartir avant le mois de juin.

L'atterrissage en fin de traversée se fait souvent (tout au moins en ce qui concerne les navigateurs français) dans les Antilles, à la Martinique ou la Guadeloupe. Ils en profitent généralement pour entretenir le bateau, commander des pièces de rechange, remplir la cambuse.

Ces escales donnent l'occasion de se faire rejoindre par des proches et de leur faire partager la vie du bord. Suit alors une période de navigation et de farniente dans la Mer des Caraïbes, parfois jusqu'au Venezuela –pour ceux qui ne craignent pas les mauvaises rencontres– avec passage dans le parc national de l'Archipel de Los Roques ou encore découverte de Cuba. Les programmes diffèrent trop d'un équipage à l'autre pour pouvoir généraliser. Par contre, les voyageurs se retrouvent aux escales « obligées » :

¹ <http://mrpmp.free.fr/voyage.htm#canaries>

mouillages renommés, bonnes adresses pour faire les vivres ou chantier naval à bon prix. Ils voyagent avec les mêmes guides ! Et se refilent les meilleurs tuyaux.

S'ils peuvent se permettre une absence de deux ans, les voileux les plus audacieux optent pour une traversée courte : aux îles du Cap-Vert, ils mettent le cap sur le Brésil. Je dis plus audacieux, car les côtes du Brésil au Venezuela ont la réputation d'être fréquentées par les pirates. Pourtant, s'il y a effectivement des cas de vol et parfois d'attaque armée, ceux-ci ne sont pas aussi nombreux que certains le croient. Mais, ces régions étant beaucoup moins fréquentées, elles sont surtout moins bien décrites et aussi beaucoup moins équipées. Peu ou pas de marinas et possibilités de faire des vivres plus réduites : des conditions plus sauvages, plus authentiques. Pour décourager les agresseurs potentiels, ils y naviguent souvent à plusieurs bateaux.

*Les côtes vénézuéliennes n'ont pas toujours bonne réputation, elles sont parfois le cadre de quelques actes de pirateries. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de naviguer à trois bateaux jusqu'aux Testigos.*¹

D'autres font route directement du Cap-Vert jusqu'à la Mer des Caraïbes qu'ils visitent de façon plus approfondie.

La date du retour signe aussi la fin du farniente, de la chaleur et du beau temps assuré.

La traversée de l'Atlantique d'ouest peut être corsée. Le risque de subir des dépressions et des grains venus du nord, mais aussi de devoir naviguer au près, qui est une allure fatigante, peuvent en faire une traversée sportive. D'ailleurs, certains équipages se séparent avant de prendre le chemin du port d'attache, la femme (le plus souvent elle) préférant rentrer en avion avec les enfants, son compagnon ramenant le bateau avec un ami. En effet, cette route exige de meilleures compétences de navigation, de plus amples connaissances en météorologie et une meilleure forme physique que la route des Alizées. Devant les possibles difficultés, certains voyageurs préfèrent faire rapatrier leur bateau par cargo ou par un convoyeur. Cette solution est aussi celle que choisissent ceux qui manquent de temps et préfèrent passer celui dont ils disposent dans la douceur caraïbe plutôt que de se faire secouer et doucher au milieu de l'océan. D'autres encore revendent leur bateau aux Antilles comme l'équipage de TomNeal².

Tout au long de cette route, au gré des grandes étapes, les voileux s'arrêteront dans des mouillages au gré de leurs envies, et surtout au gré de la météo ! Elle est la contrainte incontournable qui risque sans cesse de perturber le programme. Pour

¹ Tomahawk, blog archivé.

² TomNeal, blog archivé.

minimaliser le risque de se trouver dans une situation délicate, suivre les bulletins météorologiques doit devenir une routine qui rythme la vie du bord, en mer, au mouillage, même au port. Il s'agit de développer une horloge intérieure qui prévient lorsqu'il est temps d'allumer la radio. Il y va parfois de la survie. Ainsi TomNeal fuit les Testigos devant l'arrivée possible d'un cyclone.

Nous aurions bien prolongé notre séjour aux Testigos, mais les cartes météo fournies par la BLU sont inquiétantes. Elles dessinent un oeil noir que les américains ont affectueusement nommé Ivan. La carte de visite d'Ivan : Cyclone, 125 à 145 nœuds, 270°West. En clair, des vents de 230 à 270km/h se déplaçant d'est en ouest !

Les voiliers hauturiers doivent être équipés d'une radio BLU¹ : les bulletins météo leur sont partout accessibles. Ceux-ci sont reçus sous forme de cartes, pour peu qu'il y ait une imprimante à bord. Encore s'agit-il de savoir les lire ! Hautes et basses pressions, fronts ouverts ou occlus, anti- ou cyclone, vents d'Ouest, grains, brise d'Est, flèches et chiffres. Un langage un peu obscur pour les non-initiés qui, s'ils en ont les moyens financiers, peuvent s'offrir les services d'un routage personnalisé par téléphone satellite ou l'aide d'un radio-amateur doué en météo :

Durant cette traversée nous avons été routés par Daniel 10. Un radio-amateur sur Paris qui connaît la météo comme sa poche et qui chaque matin était au rendez-vous BLU nous donnant toutes les infos et nous conseillant sur notre route. Merci encore à lui qui nous a sorti une épine du pied en nous dirigeant plein sud afin d'éviter les avatars d'Upsilon.²

Quitter rapidement un mouillage, ne pas se lancer dans une traversée alors que les prévisions sont risquées : il faut être prudent même s'il n'est pas toujours déjouer les pièges d'Éole. Mais avec de bonnes compétences en météorologie et du respect pour le vent et la mer, beaucoup sont évitables. L'acquisition, au moins théorique, de ces connaissances fait partie des préparatifs au départ pour les marins débutants.

Cartes

Galapiat rêvassait devant ses pilot charts s'imaginant les escales possibles, les traversées à affronter. Caramel aussi :

¹ Émetteur radio en « bande latérale unique » utilisé pour la radiophonie de haute fréquence marine. Il permet de recevoir des appels vocaux, mais aussi d'autres types de fichiers ; connecté à l'ordinateur du bord, il peut transformer ceux-ci en cartes météo. Il permet aussi d'envoyer des e-mails courts. Ce système est de plus en plus supplanté par le téléphone satellite, dont le coût des communications reste cependant prohibitif. (Carte prépayée de 500 min. valable un an: 699€ le 18.07.11)

² http://svnewlife.blogspot.com/2007_06_01_archive.html

*C'est le début du rêve, ce grand papier déroulé chez soi, le soir après le dîner, permet déjà de s'évader au-delà des terres. La carte se lit comme un livre un peu chiffré, une enluminure géante, il faut être initié pour en comprendre les secrets. Les couleurs parlent mieux que les lignes, les dangers par ci, la mer libre par là. Où sont les côtes accores, les chaussées mal pavées, les baies sous les vents dominants. Quelle est la nature du fond pour mon ancre, le courant m'aidera-t-il dans cette direction. La carte est une mine de renseignements pour qui s'amuse à la lire. J'aime aussi relever les années des campagnes de relèvements. Derrière cet impersonnel morceau de papier, toute une aventure a déjà été vécue et chacun prépare la sienne. L'histoire des Cartes est jonchée de secrets, d'intrigues, d'espionnage et de gros enjeux géopolitiques et financiers.*¹

En bateau, le navigateur se déplace sur une surface continue, ample, sans barrières, sans fractures. Un paysage uniforme et pourtant jamais immobile d'où surgissent des îles et des continents. La terre ferme est limitée par l'océan, mais elle ne le contient pas. Elle ne peut pas l'enfermer. Les cartes marines représentent l'interface où se rencontrent leurs deux univers. C'est là que résident la difficulté et souvent le danger. Les cartes sont plus nécessaires en mer qu'à terre étant donné le peu de repères dont on y dispose. Pas de panneaux indicateurs et personne à qui demander sa route. Plus près du rivage, les écueils sont souvent cachés sous la surface de l'eau. Les courants, les amères, les bouées, les phares sont autant de signes indéchiffrables sans la traduction qu'en offre la carte. Les isobathes sont des guides lorsqu'on navigue au sondeur. Que le fond soit de sable ou de roche détermine la longueur de chaîne à laisser filer au mouillage. Les abris et les baies discrètes restent invisibles du large et les ports parfois inaccessibles.

Avant l'ère de l'ordinateur, les cartes de papier régnaient à bord. Ce qui est aujourd'hui le coin navigation où est rassemblée toute l'électronique d'aide à la navigation s'appelait hier encore « table à carte ». On en donnait la mesure en taille de carte : grand-aigle, demi-aigle. Le nombre de cartes nécessaires pour un périple autour du bassin atlantique était important. Il dépendait du programme que s'étaient fixé les navigateurs et de leur degré d'improvisation. S'ils voulaient se permettre une certaine flexibilité quant au choix de leurs escales et qu'ils étaient très prudents et prévoyants, cela pouvait constituer un budget non négligeable, car les cartes étaient coûteuses.

Pour partir loin, il faut beaucoup de cartes, plusieurs centaines pour un tour du monde, plus d'une centaine pour un simple tour d'Atlantique. Au prix plein des cartes anglaises de l'Amirauté, on ne mangerait que du riz pendant le voyage. D'autres

¹ <http://www.amelcaramel.net/techcartes.php>

*solutions moins onéreuses sont possibles.*¹

« Sail-The-World » (STW) est une association de navigateurs hauturiers, très efficace et dynamique. Ayant pour but de constituer une communauté de pratique où les plus chevronnés partagent leur savoir avec les débutants, elle vend des photocopies de cartes marines américaines qui peuvent légalement être reproduites, un soulagement pour beaucoup de voyageurs au budget serré.

L'échange ou le prêt de cartes reste encore une jolie activité dans les ports qui démontre l'entraide et le partage de connaissances existant entre les « voileux »². Il y a 15 ans, la carte prêtée était décalquée sur n'importe quel papier assez transparent pour cela, parfois une simple nappe de bistrot ! Aujourd'hui, il y a peut-être une imprimante-scanner à bord...

Caramel conseille notamment :

–il est possible d'acheter des copies de cartes qui ne sont pas protégées par un droit d'auteur (copyright), comme les cartes américaines par exemple. Il est possible de s'en fournir à Paris (STW, toutes les cartes disponibles sont listées). D'autres fournisseurs existent aux USA, au Venezuela (COMERCIAL STOP au 145 av. Municipal (local 6) à Puerto La Cruz - tél : 269 82 08), Panama. Il est possible de se faire expédier ces copies des USA vers l'Europe. La qualité des copies est assez moyenne, le papier léger et leur lecture est rendue nettement plus difficile à cause du manque de couleurs. Si on dispose de temps, il faut passer la rive et les dangers au feutre fluo. Le prix des copies est de l'ordre de 5 euros.

–franchissons la barrière légale : votre copain Tartempion revient de 12 mois sabbatiques dans les îles, vous lui empruntez son paquet de cartes et vous allez les copier chez le premier tireur de plans venu. Prix de la copie de carte 3 euros sur du bon papier, mais vous êtes dès à présent un pirate !

*–il vous manque en cours de route quelques cartes de détails, vous empruntez à un copain de mouillage la carte ou le guide et vous allez le copier au village, vous le scannez sur le PC du bord, ou vous branchez votre petit Personnal Copier Canon embarqué.*³

¹ <http://www.amelcaramel.net/techcartes.php>

² Terme utilisé dans la communauté des voyageurs au long cours pour se distinguer des plaisanciers vacanciers.

³ <http://www.amelcaramel.net/techcartes.php>

Je me souviens de navigations côtières effectuées à la carte routière. La caisse de bord étant vraiment très maigre, nous avons seulement copié les passages délicats et les entrées de port, pour épargner du papier. Cela demandait une bonne expérience de la part du capitaine, mais cela fonctionnait. C'est ainsi qu'Ulysse a exploré la côte brésilienne :

Ulysse: Quand on a quitté Jacaré, j'ai fait des recherches sur les coins sympas où s'arrêter, j'ai demandé à ceux qui connaissaient la région. Ils m'ont fait des dessins pour les premiers endroits.

Cependant, aujourd'hui, les logiciels de cartographie électronique sont moins coûteux que les cartes classiques et les remplacent.

Ulysse: L'investissement dans des cartes marines est très onéreux. Alors j'avais pris l'option des cartes sur CD-Rom moins précises, mais qui suffiraient pour aller partout où l'on voudrait aller.

De fait, la plupart des bateaux sont équipés d'au moins un ordinateur de bord et la cartographie électronique a remplacé le papier, le compas, la règle et les équerres. Par mesure de sécurité, certains équipages comme Nomade embarquent malgré tout des cartes classiques, au cas où l'ordinateur ne supporterait pas les conditions du bord. Comme le GPS, le navigateur par satellite a supplanté le sextant. Les logiciels permettent une navigation automatisée ; les points sont reportés en permanence sur la carte virtuelle ; le calcul de la vitesse, de la distance parcourue, les corrections de cap à apporter suite à la dérive. Tout se fait sans intervention du navigateur. C'est d'ailleurs l'ultime conseil de Caramel concernant les cartes :

Notre choix a encore été différent. Comme "système de secours", nous avons acheté un minimum de cartes à large échelle pour pouvoir toujours arriver sans se perdre. Le détail d'atterrissage, nous le prenons dans les guides nautiques qui sont indispensables. Mais nous ne naviguons plus sur Caramel qu'avec des cartes électroniques, système finalement bien moins onéreux, plus pratique et sûr.¹

Pourtant, cet appareillage est fragile et dépendant du système de production d'énergie du bord. C'est pourquoi, les ouvrages donnant les instructions pour faire le point astronomique, calculer sa vitesse au loch à main et autres méthodes de l'âge pré-électronique sont obligatoires à bord des voiliers français de plus de 10 m et navigant à plus de 200 milles d'un abri ; qui plus est, ils doivent être munis d'un sextant, d'une

¹ <http://www.amelcaramel.net/techcartes.php>

sonde à main et d'un loch. De nombreux candidats au voyage peu amariné suivent des cours pour apprendre à naviguer sans l'aide de l'électronique de bord.

D'autres embarquent du matériel en double et se munissent d'un stock considérable de pièces de rechange pour pallier toute panne éventuelle. Le forum du site STW concernant les formations offertes en matière de navigation est représentatif des préoccupations des futurs navigateurs et de leurs besoins d'apprentissage¹.

Hisser les voiles

Chacun son tour ! j'ai pris mon ticket comme les autres et aujourd'hui, c'est à moi de partir ; je quitte femmes, enfants, vaches, cochons (snif, snif), pour vivre mes rêves, pour réaliser mon projet : poursuivre ma découverte de cette belle planète bleue, partir sur le Bleu Sauvage que j'aime plus que tout...²

Enfin larguer les amarres, être celui à qui ça arrive, quitter le rang de ceux qui languissent : il est là, ce départ tant attendu. Peur, excitation, chagrin, joie, toutes les émotions se mêlent.

Pour les uns, le rituel du départ est convivial : après le dernier approvisionnement en vivres frais, une petite fête est organisée à bord. Bouteille de champagne, adieux sur le quai. Les parents et les amis proches restent là tandis que les navigateurs s'éloignent : regards en arrière, espoirs mêlés d'appréhension, quelques larmes et beaucoup de joie. Pour d'autres, le départ est discret, intime : le mouvement vers le monde est aussi un mouvement vers l'intérieur.

Pour tous, larguer les amarres, c'est franchir un seuil, celui d'une aventure qui ne laissera pas intact celui qui l'entreprend. Comme le dit ce participant à un forum :

Parmi ceux que la mer appelle, il y aura les élus qui continueront le voyage, d'autres qui s'arrêteront en cours de route pour différentes raisons : financières, familiales, ou plus simplement parce que ce n'était pas vraiment leur route...

Certains connaîtront cette vie pour quelques mois, ou quelques années... D'autres l'adopteront définitivement.

¹ http://www.stw.fr/forumstw/topic.cfm?topic_id=98

² http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=201859&

*Car que l'on ne se fasse pas d'illusion : le Grand Voyage initiatique ne laissera jamais intact.*¹

Il s'agit d'une initiation à l'autonomie, à la liberté et à soi-même. Partir c'est se poser le défi d'abandonner la quotidienneté et la sécurité qui l'accompagne généralement, pour se mettre en péril même s'il ne s'agit pas à proprement parler de danger physique, les accidents de mer restant très rares.

Le voyageur va se confronter à ses propres limites et les transgresser avec plus ou moins de succès. Ici, un extrait du blog de Galapiat suivi d'un commentaire : il est parlant.

Le vrai rêve nécessite des moyens, de la démerde et une planification sans faille. Il n'y a que dans le jardin d'Éden où les fruits tombent des arbres quand la faim se fait sentir. La réalité est plus rude, mais plus intéressante aussi. Le rêve se paye très cher et cash. On peut comme moi y perdre sa famille, ses certitudes, sa naïveté, mais je crois quand même que ça en vaut la peine. Une façon comme une autre de tenter de devenir un homme au sens de Kipling dans son poème à relire chaque jour, le seul qui vaille d'ailleurs: Si.

Commentaire

Un vrai voyage...

On dirait que ton voyage entre dans une nouvelle phase, qu'il gagne en densité et devient un vrai voyage au sens de Proust ("Le seul, le vrai, l'unique voyage, c'est de changer de regard"). J'ai compris, demain je quitte mon thérapeute, et je prends la mer...

Posté par Manu, 13 novembre 2009 à 09:42²

Même pour des gens au compte en banque bien rempli, propriétaires d'un bateau confortable, le départ signifie malgré tout l'abandon d'une grande partie de leur confort. Tout est affaire de proportion. Par exemple, le capitaine de Yaghan a donné sa démission au poste de directeur général d'une grande banque suédoise pour aller voguer sur les flots. Il fut admiré pour son geste. De l'autre côté de l'échelle, il y a les puristes, ceux qui ne font aucun compromis, tels ces deux jumeaux partis traverser l'Atlantique sur un prao de 6,5 m avec des céréales comme seuls vivres, une réserve d'eau douce de

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8

²<http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/11/13/15779821.html>

1,5 l/jour/personne, un vieux ciré, sans cartes, sans instruments, ni même de montre ! Ils sont arrivés à bon port ! Leur budget était minuscule et l'ascèse qu'ils se sont imposée est un exploit.¹

Les habitudes, les contraintes, les règles ordinaires sont bousculées et libèrent un espace où la transformation est possible. Le voyageur est sorti de la stabilité de son espace terrestre et précipité dans un élément incessamment mouvant. Les repères de ce qui faisait son cadre de vie disparaissent. Les règles et habitudes qui ordonnaient son existence sont abolies au profit d'autres. Sédentaire, il devient nomade. Le stress de sa vie professionnelle se transforme en solitude, la rapidité des déplacements à terre en lenteur marine, le costume en shorts, le manque de temps en paresse ou en ennui, les relations stables et suivies en rencontres intenses et brèves... Il se trouve en face d'un phénomène d'inversion : simple inversion carnavalesque s'il ne s'agissait que de courtes vacances sur un voilier de location, mais inversion liminale dans le cas d'un long voyage.

L'état intermédiaire, hors normes du voyage apparaît aussi dans la perception modifiée du temps et de l'espace que l'on a en mer. Ces deux dimensions nous semblent normalement si évidentes que nous y prêtons peu ou pas d'attention. Au large, l'œil perd tout point fixe. L'immensité marine n'offre que l'horizon comme repère. Un cercle. La notion de distance n'existe plus que grâce au point fait sur la carte. Le temps lui-même semble se diluer. Son écoulement ne paraît plus aussi perceptible. Le cycle solaire persiste, mais les jours se fondent les uns dans les autres. Il faut les rituels quotidiens que sont le rythme des quarts, des repas, des bulletins météo, des points sur la carte pour structurer cet espace-temps. Les relations humaines y perdent de leur vernis et apparaissent sous une lumière plus crue. Il n'y a nulle part où se cacher, où fuir. Il n'y a qu'ici et maintenant. C'est à soi-même qu'on est confronté. Le voyage dénude :

Pénélope: on rencontre des situations... c'est ça peut-être l'intéressant. C'est parce qu'on se met tellement à nu, à des situations. Ce n'est pas un voyage. Pour partir c'est presque une expédition [...] Oui, lui cela fait longtemps qu'il y pense, moi j'ai pris en chemin. Mais pour moi beaucoup de craintes, beaucoup de peurs beaucoup. Être, c'est ça. Parce qu'on se met en questionnement tout le temps, dans des expériences comme ça...

De plus, aux escales, le navigateur est sans cesse plongé dans d'autres cultures : autres gens, autres modes de vie, autres valeurs, d'autres espaces. Que la rencontre soit réussie ou difficile, elle force le voyageur à prendre conscience de ses propres comportements culturels, de ses propres réactions et habitudes.

¹ <http://emmanueletmaximilienberque.blogspot.be/>

Tous les voyages ne trouvent pas leur « happy end ». Cependant, même l'abandon, lorsque les contraintes sont trop fortes (mal de mer, difficultés relationnelles dans un espace trop restreint, etc.) peut mener à une prise de conscience de ses propres limites, de ses besoins profonds et parfois de l'inadéquation du rêve de départ avec sa personnalité. Les objets de rêve et d'aspiration à la mode ne conviennent pas à tous. En dépit d'un abandon, au retour, la situation de départ n'est plus abordée de la même façon. L'initiation a eu lieu malgré tout. Même une grosse déception peut aboutir sur une situation fort positive. Pour Galapiat, le voyage commencé dans un rêve familial, tourne en cauchemar, mais il a le courage de poursuivre sa route et de sublimer l'épreuve.

Certains se réfèreront à des proverbes «ce qui ne tue pas rend plus fort» ou à des concepts plus chiadés comme la résilience de Cyrulnik. Qu'importe. On croit mourir d'abord, on survit ensuite et on se découvre des ressources insoupçonnées enfin. Alors, on rattrape le temps perdu. L'aveugle ouvre les yeux, le sourd entend, chaque jour dure une semaine, le sommeil n'est plus un refuge, mais une perte de temps. Tout devient si facile et si simple qu'on se demande comment on a pu se fixer des limites aussi médiocres avant ça. Même pas besoin de faire appel à des substances illicites ou nocives pour atteindre cet état. Votre corps les génère à l'état naturel, lorsqu'il a été violemment stimulé.¹

Pourtant certains ne réussissent pas le passage. Il y a les abandons non compris, qui écrasent les rêves et les illusions, dont il est difficile de se remettre. On rentre à un niveau plus bas que celui du départ. Captaingils a lutté de toutes ces forces contre des difficultés de tous genres, avaries, mauvais conseils, problèmes financiers, échec sentimental, filouterie, manque de connaissances, erreurs personnelles. Son voilier s'est fracassé sur une côte au Cap Vert alors qu'il avait décidé d'abdiquer et de faire route vers la France :

*Au soir, il ne restait rien, sur la plage
La "Moia", la récolte de la mer
Le peuple Capverdien s'est partagé les restes de l'épave
Gilles avait une cote cassée, une dent, de plus, en moins
Le moral encore plus dans les "zapatas"
Ne lui reste rien
Son avatar, c'est la mode les avatars*

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/11/13/15779821.html>

Captaingils

Au nom si prétentieux

Est mort ce soir là

Assurance au tiers, billet d'avion payé par la Matmut

L'on mis l'épave de bonhomme Gilles

Dans un avion

Après un mois à traîner l'âme en peine, encore, à Tarrafal

Depuis la France possède un Rmiste de plus

Qu'a pas trop envie de causer comprendrez, peut être ??

A gagner trois quatre euros, chantier chiottes, juste histoire de survivre

Pour de vrai cette fois, sans toit, ni loi ...

Digestion,

Reconstruction d'une espèce, d'un espace, de vie

Drôle de vie¹

Non seulement un rêve s'écroule, mais une identité aussi, celle de Captaingils. Son retour est cruel.

Que l'échec survienne avant ou après le départ, il est cuisant.

À 20 ans j'aurais du m'en souvenir, fier et ambitieux, j'ai créé une société de charter, j'ai courru à la banque, emprunté 1,3 MF avec la caution de mes parents et j'ai commandé un Ville Audrain 42 (cata de 42')

Las le jour de la livraison (1986) le chantier dépose le bilan, pas de bateau et 1,3MF à rembourser !!!

Dame justice est bien lente, en 2003 le problème n'est toujours pas réglé, mais pendant 15 j'ai travaillé pour rembourser la banque.

Il y a 4 ans j'ai enfin pu travailler à un nouveau projet, j'ai créé une société, l'ai développé et cette année je l'ai vendu, avec le petit pécule je me suis acheté un joli canot tout jaune pour moi et ma petite famille.

17 ans j'en ai revé et enfin c'est arrivé, le bonheur est total

Reste que 15 ans à rembourser des regrets ce n'est pas si facile à laisser sur le quai²

¹ <http://captaingils.blogspot.be/2010/08/captaingils-est-mort.html>

² http://www.hisse-et-oh.com/users/sign_in#grip_id_22758

Même si l'on ne perd pas toujours pour autant, le rêve et l'envie de le concrétiser. Hisser les voiles, c'est préférer le risque d'affronter l'échec ou la déception, à celui de vivre avec la frustration de ne pas avoir osé partir. Lorsqu'Ulysse a voulu abandonner le projet, après des années de préparation et une expérience de navigation très pénible, Pénélope l'en a dissuadé parce que :

***Pénélope** : Mais il avait cette question : ça va être une frustration. Donc c'est mieux de vivre même de regretter que de rater quelque chose.*

Ce poste d'un forum de discussion sur le Grand Voyage donne bien l'ampleur de ce que peut représenter le départ pour certains navigateurs :

reynett

Aller chercher ailleurs ... - 20-01-2005 07:33 - 2

Pourquoi " chercher AILLEURS " puisque, tous nos rêves, nous les portons en nous-mêmes...

" AILLEURS " n'est jamais loin quand on aime (R. Bach) et je partage tout à fait cette façon d'aborder une VIE SANS FRONTIERES.

Le rêve de PARTIR allié au sentiment d'intense LIBERTE chère à chacun, sentiment qui donne l' ILLUSION d'être seul(e) au monde - au milieu d'un univers toujours en mouvement - parfois plein de tendresse, parfois plein de fureur - sans comptes à rendre à quiconque, qu'à soi-même - sans contraintes que celles que l'on veut bien s'accorder : contraintes de vie, ou financières, voire même sentimentales.

Un univers où l'on se mesure aux éléments naturels, mais , avant tout, où l'on se mesure à SOI-MEME, où l'on découvre ses LIMITES, ses PEURS, ses ATTENTES...

Aller à la RENCONTRE de tous ceux(et celles) qui partage la même PASSION, ou tout simplement, de tous ceux (et celles) qui sont encore capables de s' ENRICHIR EN DONNANT ce qu'ils ont de meilleur en eux : le PARTAGE des moments forts de la vie, l' ECOUTE de celui qui a mal, l' AMITIE qui ne demande rien en retour...

Le véritable DEPART n'est-il pas dans cette petite PENSEE VAGABONDE qui a, soudain, changé le cours d'une journée.... et peut-être, en fin de compte, changé le cours d'une vie... mais A QUEL PRIX ?....

" je ne suis jamais seul... avec ma SOLITUDE... " (Moustaki)....¹

La mer qu'on voit danser au fond des golfes clairs ...

Choisir de voyager en bateau, c'est choisir la mer... Qu'on ne l'aime pas trop et la craigne « un peu » ou qu'on l'aime avec passion, il faut l'affronter.

Elle pousse les uns et les autres au dépassement de soi. Elle est :

Un univers où l'on se mesure aux éléments naturels, mais , avant tout, où l'on se mesure à SOI-MEME, où l'on découvre ses LIMITES, ses PEURS, ses ATTENTES...²

La mer est paradoxale. Sans limites, elle embrasse les îles, les continents, les entoure et les use, les protège et les menace, les isole et les relie. Elle nourrit mais assoiffe. Elle est fluide et dure, calme et violente. Berceau de la vie, en s'y embarquant, on risque de s'y noyer : elle est le début et la fin. La relation qu'établit le marin avec la mer est souvent irrationnelle. Symbole encore vivant, ce qu'elle représente dépasse les mots. Prodigeux grand vide.

Seul - 06-03-2005 17:34 -

Nomade, pourquoi pas.

Seul sûrement.

On naît près de sa mère. On meurt seul.

L'instant magique de la mer c'est au crépuscule

sur une mer calme quand la brume entoure le bateau

et que je ne suis plus qu'un point au milieu

de nulle part et que personne ne viendra me chercher.

La fin de Chichester est symbolique.

Partir. Disparaître après avoir fait son temps.

On se doit à la communauté, aux siens, mais après que faire.

Il faut essayer d'aimer les autres.

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c_2dfdc530072f922033b8

²http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8

Voire une dernière fois dans sa vie peut être l'autre bout d'un monde, mais la terre et ronde.

Seule la mer m'a montré l'immensité du néant.

La mer est mouvement permanent, ouverture, liberté. Les difficultés qu'on y affronte sont d'un ordre différent de celles rencontrées à terre. On y est séparé de la société et détaché des contraintes autres que celles de faire avancer le bateau quelle que soit la météo. Il faut suivre le rythme imposé par les quarts, les repas, les levers et les couchers de soleil. On dépend du vent et des courants. On est bercé. Naviguer, c'est entrer en régression : se laisser prendre en charge par une force plus grande que soi qui punit parfois, mais qui isole et protège du monde extérieur et de la réalité terrestre. Ce qu'exprime ce participant à un forum :

En bateau, je me sens libre des contraintes "terrestres": celles de la mer sont les règles du jeu que j'aime, les "risques acceptés" de mon sport préféré. Je ne me bats pas contre la mer, ma longue et patiente recherche est de m'y intégrer, et pour cela de comprendre le plus possible de cette immense complexité, de m'adapter à cette réalité aux mille variables. Et, de temps à autre, toucher ce qu'un Anglais navigant appelait la "récompense": cette espèce de moment parfait qui, tel un arc-en-ciel, nous est donné un instant.¹

C'est à juste titre que Michel Roux, étudiant l'imaginaire maritime des Français, considère la mer comme un espace privilégié, le dernier « à ne pas être approprié, habité et aménagé ; le seul où la nature peut encore manifester sa toute-puissance » (Roux 1997 p.155). Opinion partagée par les navigateurs :

Pour moi, le voilier représente le dernier moyen de s'affranchir des contraintes terrestres et de gagner le dernier espace de liberté qu'est la mer.²

Elle offre la garantie de la solitude à qui la recherche et la possibilité de s'affranchir du temps (Roux 1997). Le grand large est un désert.

La mer est un espace initiatique hors du champ du quotidien, « c'est la mer-tempête, domaine des dieux, des héros ou des parias » (Roux 1997 p.130).

Eau salée, houle, courants, vagues, puissance océane, la mer des marins est aussi un mythe : un mythe où la tempête tient une place centrale. Alors qu'en étant

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=11640#grip_id_11320

² <http://www.alavoile.net>

raisonnable ainsi qu'attentif à la climatologie et à la météorologie, il y a moyen de naviguer en évitant les coups de vent, le mauvais temps fait partie de l'imaginaire maritime ;

Ca commence à déferler, ça grossi encore. Une nuit à la barre, avec un équipier assis dos à la descente, qui annonce les plus grosses vagues. Harnais, café, yahourts, serments jurés qu'on arrête le bateau pour toujours, ou au moins pour quelques temps... Mais qu'est-ce qu'on est venus faire dans cette galère ?

Et au petit matin, le vent qui faibli, le soleil qui chauffe, et derrière le bateau, dans une mer encore haute, mais moins méchante, les dauphins qui surgissent de la vague et s'envolent littéralement, pour plonger dans le creux ! Vous imaginez ? La bête émerge juste sous la crête, s'envole 3 ou 4 secondes pendant lesquelles vous le voyez entier, comme un oiseau, pour plonger dans une grande gerbe d'écume à côté du bateau. Oubliés la faim, l'engoisse, le froid, la fatigue. Le bonheur d'avoir vu ça.¹

Ceux qui l'aiment avec passion ont accepté l'idée de devoir peut-être un jour payer le prix de cette relation intense. Dans le folklore maritime français, le désir d'aller mourir au sein des vagues est un motif récurrent². La mer est berceau d'où jaillit la vie et le linceul où se lover pour s'y fondre à tout jamais, comme Éric Tabarly et tant d'autres³.

Mon rêve je ne sais pas où il est. De l'autre côté de la mer ou au milieu de celle-ci, peut-être même au fond??⁴

Elle est une figure féminine aux multiples visages. Mère, elle nourrit, elle berce.

Maîtresse, les marins voudraient s'en éloigner, car elle est difficile à vivre, mais ils lui reviennent toujours, la vie étant trop figée, trop ennuyeuse sans elle.

Putain, elle fait payer le prix à quiconque s'y aventure.

Celle de se perdre dans l'immensité, de replonger dans l'enfance, de rebaigner dans le liquide amniotique de la mer-mère ? Tant aimée, tant haïe, caressante ou belle garce...¹

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/forums/forums-techniques/messages/11640-petits-bonheurs-de-pontons>

² Notamment les chants de marins: entre autres, *Le pont d'Morlaix*: « ... Je n'étaie plus j'vas tout larguer, Oh lo Oué / J'vas faire mon trou dans la salée, Oh lo Oué » - *La Tramontane*: « Peut être un jour de tempête / Nul ne pourra sortir du port / Ce sera pour moi jour de fête / Je resterai tout seul à bord / Si par hasard je fais naufrage / □Le filet sera mon linceul / Pas de canot de sauvetage / Jusqu'au bout je veux rester seul ».

³ Eric Tabarly, Alain Colas, Joshua Slocum pour ne citer qu'eux, ont disparu en mer.

⁴ http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8

Elle entraîne au lyrisme et au romantisme :

*mon mirage, ma mer, ma nuit
Ma mer est belle quand elle veut,
souvent je fuis, souvent je veux
loin de la foule partir un peu
C'est dans la nuit et quand je dors
sentir Le souffle de son corps
Souvent je fixe mon sillage
Aux doux reflets, aux cheveux d'or
Je suis fou d'elle, elle est trop sage
Elle est trop belle, puis je m'endors
Bien quelquefois il fait très gris
c'est pourtant moi qui ai choisi
les vagues veulent me prendre
Éole souffle son vent maudit
siffle sur mes haubans raidis
et me voilà, crispé, transit
Mais mon voilier, les défient bien
Le petit marin, le connais bien
vas s'attacher vas skipper, sans relâcher
Réduire la toile prendre des ris
Pas seul à prendre la fuite Mon mirage aussi
Pourtant je sais quelle me suivra
dès demain s'il fait beau après une accalmie
Elle m'attend, elle me l'a dit
J'entreverrai à nouveau, son corps sage
Moi le rêveur enfin sourie
Bien seul souvent dans ce lit bleu
mes yeux cherchent ses yeux
C'est mon amante elle n'est qu'à moi
personne rien ne me prendra*

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8

*Ni la couleur des paysage,
ni ses mains caressant mon visage
ni cette belle lune rousse
ni mon soleil couchant et mes millions d'étoiles
Personne ne sait, personnes saura
Que ce mirage il est à moi*

JN le 30 03 2001¹

Néanmoins, la mer n'est pas une passion pour tous. Certains s'y déplacent :

Ulysse : moi je trouve que la navigation ce n'est pas une fin en soi. Ce n'est pas mon truc à moi. Pour moi, le bateau c'est le vecteur qui me permet d'aller visiter un autre endroit.....

D'autres s'en lassent comme Santa Lucia :

Le problème avec les voyages en bateau, c'est la mer. On ne voit qu'elle. Ce n'est pas qu'on ne l'aime pas, mais au bout d'un certain temps ,ça devient un peu,comme avec un vieux pote, si l'on se voit trop souvent, on ne profite pas²

Ou même la subissent :

***Pénélope:** Oui c'est sûr pour moi le bateau c'était toujours une question aventure. C'était un terrain inconnu pour moi.....Le bateau, j'ai connu un peu avec mes parents, mais ce n'était pas une passion. Je n'avais pas du tout d'expérience. Je faisais avec mes parents, mais pas du voilier. Je ne connaissais pas vraiment. Ce côté que le marin trouve plutôt normal : la gîte, moi je préfère plutôt quand c'est tout plat. Les fois où il y avait du vent et qu'il était super content, c'est là que j'étais inquiète car pour moi je voyais le bateau se retourner!*

Quelque soient les sentiments qu'elle inspire, elle est omniprésente, jusque dans les ports. Là, elle peut se faire oublier quelques jours.

¹ http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=11640&page=4

² <http://www.sangriaquilamis.org/les-voyageurs/transat-de-laurent/>

Boat sweet home !

À bord, où qu'ils soient dans le monde, les navigateurs sont chez eux. Comme de drôles d'escargots qui parcourent lentement le monde et ne portent pas leur coquille sur le dos, mais sont portés par elle. Le ventre du bateau constitue un espace dans l'espace. Ils sont à la fois dans un pays étranger et dans leur région d'origine.

Le bateau, la plupart des navigateurs l'ont attendu si intensément que s'installer à bord est un grand moment. Pour un ou deux ans d'aventure, il deviendra leur foyer, leur maison flottante, leur chez eux. Il faut embarquer tout ce que l'on suppose pouvoir s'avérer nécessaire : choisir, sélectionner, hésiter, éliminer, ajouter.

Il nous faut maintenant ranger dans le bateau une véritable montagne d'objets hétéroclites qui ont passé avec succès le redoutable examen préalable, dont les 3 critères sont la nécessité absolue, l'encombrement minimal et le poids plume : livres et cahiers pour faire la classe aux enfants, jeux de société, poupées, Lego, Meccano, vêtements, cassettes, sacs de couchage, boîtes à outils, boîtes de conserve, bidons (pour des réserves d'eau et de carburant), apéritifs, ouvrages de navigation, cartes marines, bibliothèque de bord, etc....¹

On se charge toujours trop même s'il faut lutter contre le surpoids qui rendrait le voilier moins performant. Les familles trient les jouets et les jeux des enfants. Les objets personnels, les livres, la musique et toutes ces petites choses dont on pourrait peut-être avoir besoin participent à reconstituer un chez-soi.

Si certains se limitent au strict nécessaire, faisant provende lors de leurs escale, d'autres remplissent leurs soutes de vivres ou ont à bord des pièces de rechange pour faire face à n'importe quelle avarie. Cinq palettes de matériel pour Caramel :

Après la digestion de la première semaine, une autre dure semaine nous attend : le rangement du matériel à bord. L'équipement du bateau était stocké durant ces derniers mois aux chantiers, et maintenant il nous faut l'ordonner et surtout lui trouver une place logique à bord. Cinq palettes de matériel à caser. Franchement, au début on n'y a pas cru. Jamais on ne pourra tout stocker, les caisses de déménagement en carton s'amoncellent sur le bateau et la ligne de flottaison s'enfonce.²

Tout doit trouver sa place et la garder, si possible, même sous les pires conditions.

¹ Loren, blog archivé.

² <http://www.amelcaramel.net/news1.php>

*Vaisselle immédiatement ... A bord, avec ce temps, le moindre objet qui traîne devient un danger potentiel. Avec les vagues et la gîte, les lois simples de la pesanteur sont étrangement chamboulées. Facile de se prendre très concrètement un « bon verre dans le nez » si on le laisse traîner dans le fond de l'évier.*¹

Hantise du chavirement et des récits de spaghettis barbotant au milieu des chaussettes, des outils, des morceaux sucre en décomposition, des assiettes brisées et de quelques livres égarés au milieu du chaos humide ! Il faut toujours prévoir un mauvais coup de vent, Loren n'a pas tardé à l'apprendre, au départ de France :

*À l'intérieur où Constance et les enfants se sont réfugiés, c'est un désordre indescriptible : tout ce qui n'était pas solidement arrimé a dégringolé et s'entrechoque sur le sol : légumes, vaisselle, livres, bouteilles... La cuisine et la salle de bain ne sont qu'une vaste pagaille. Les enfants sont malades et ont peur.*²

Qu'il tangué ou qu'il roule, il s'agit de recréer, dans l'espace réduit dont on dispose, l'ambiance rassurante du foyer. Car le voilier est le centre du voyage, le point de référence stable dans un état de mouvance permanente. À la fois outil du prochain déplacement, il est espace de continuité. Sa coque, son mât, ses voiles le propulsent vers de nouveaux horizons alors que le carré, lui, invite à la pause, à la convivialité et prend toute son importance aux escales.

Il est moyen de transport, objet de désir, de plaisir et de prestige, marqueur d'identité, maison, refuge. On lui confie sa vie.

Cette importance ressort dans le rapport teinté parfois d'anthropomorphisme que les navigateurs entretiennent avec leur voilier.

*Dans la série « présentation de nos bébés respectifs », relancée par Gérard avec les photos, chacun pourrait aussi raconter brièvement l'histoire de son bateau.*³

Ils lui parlent, le soutiennent dans ses efforts face aux vagues : il est leur monture marine ! Les mouvements du voilier, ses grincements, le chuintement de l'eau le long de sa coque, ses vibrations, ses mouvements en font un objet animé, vivant. Les bras du marin se prolongent par les écoutes, deviennent voiles, mât, coque, mouvement. L'homme ne fait plus qu'un avec son bateau, comme le cavalier avec son cheval.

¹ http://captainqils.blogspot.be/2009_01_01_archive.html

² Loren, blog archivé.

³ http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=22761&#grip_id_22645

Caramel râle un peu, déjà qu'il fait ce qu'il peut pour tenir sur son ancre avec 3 noeuds de courant et voilà en plus que ces rustiques pirogues viennent lui colorer les flancs blancs et fraîchement polis. "Calme-toi Caramel, on te refera une beauté plus tard, ne t'en fait pas !"¹

Mais, cet « ami fidèle » est aussi le refuge rempli de livres, d'objets, de souvenirs, de tous ces petits détails rassurants pour le voyageur qui en font son territoire. Tant et si bien que, peu importe la latitude et la longitude du lieu où l'on jette l'ancre, on est toujours à la maison.

Pas des nomades, puisqu'ils ont une habitation fixe, leur bateau. Leur jardin, c'est la mer. Leurs routes, c'est mon rêve...²

Pour peu que l'on reste quelques semaines au même endroit et qu'on ait sympathisé avec quelques commerçants, patrons de café ou restaurateurs, on se sent « habitant » du lieu. Ce qui fait que les voileux se comportent très vite comme chez eux.

Galapiat se sentant bien au Sénégal l'exprime ainsi:

Je me sens chez moi ici, effet probable de ma mutation bien avancée en «sénégaulois».³

Comme le confirme Lib, la valeur domestique du voilier est d'autant plus importante aujourd'hui que l'intérêt des voyageurs se déplace de la mer vers la terre. L'aspect maritime du voyage et la navigation ne sont plus les centres d'intérêt majeurs des voyageurs. Ce sont les escales qui les intéressent. L'aventure se transforme en tourisme. Le confort doit être comparable à celui dont on bénéficie à terre, les considérations écologiques exprimées avant le départ, s'effacent souvent derrière l'envie de douches, d'eau chaude, de lave-linge ou même de lave-vaisselle, de lecteurs de DVD, de TV, etc. à bord.

A la maison, on se pose beaucoup de question : que faut-il emporter ? Un ordinateur semble indispensable, un magnétoscope et une télé aussi, pour écouter les trop

¹ <http://www.amelcaramel.net/news12.php>

² http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8#grip_id_72129

³ [http://galapiat.canalblog.com/archives/afrique de l ouest 2009 2010/index.html](http://galapiat.canalblog.com/archives/afrique_de_l_ouest_2009_2010/index.html)

longues navigations et les jours de pluie. On hésite longuement sur l'achat d'un caméscope, on abandonne à regret l'idée du lave-linge et du lave-vaisselle...¹

Tout ce bien-être matériel exige de faire tourner le générateur et le déssalinisateur plusieurs heures chaque jour. C'est d'ailleurs une expérience un peu surréaliste que de se réveiller dans un joli mouillage et d'entendre, dès le petit matin, les bateaux voisins tirant sur leur ancre ronfler, crachoter et empuantir l'air avec leurs gaz d'échappement, car c'est l'heure de la douche ! Pour ces voyageurs-là, le voilier est une maison romantique qui leur permet d'habiter un temps au bord des mers du monde.

Boat sweet home où les rôles semblent encore bien assignés : elle en femme d'intérieur et lui à la barre. Caricatural ? Pas tant que cela même s'il ne faut pas généraliser.

Matelots, matelotes ou capitaines

L'écrasante majorité des équipages naviguent en couple – avec ou sans enfants – cependant, les hommes sont encore souvent les initiateurs du voyage. Je rappelle ce que dit Ulysse :

Ulysse : je vais vous expliquer pourquoi nous... enfin plutôt pourquoi j'ai voulu faire ce voyage, car elle m'a suivi comme beaucoup d'épouses...²

Pourtant, les femmes sont présentes, et depuis longtemps, dans le milieu de la voile de plaisance. Ellen MacArthur³ a prouvé par son palmarès impressionnant que 155 cm de talent et de volonté pouvaient vaincre les plus puissants et les plus doués des navigateurs solitaires. Elle a détenu de 2005 à 2008 le record du tour du monde en solitaire et sans escale. D'autres marins-écrivaines de grande croisière comme Annie Van de Wiele et Nicole van de Kerchove inspirent aussi bien matelotes et matelots que les capitaines de tous genres. Ces dames appellent le respect de tous.

Dans la confrérie des navigateurs hauturiers de ce temps, Nicole est non seulement l'une des rares femmes, c'est aussi la benjamine [...] La voile n'apparaît plus comme

¹ Loren, blog archivé.

² Ulysse et Pénélope : interview

³ Ellen MacArthur (1976): navigatrice ayant gagné de nombreuses courses océanique en solitaire et en équipage. Elle est notamment arrivée seconde du Vendée Globe Challenge : course en solitaire et sans escales autour du monde. En 2005 elle battit le record du tour du monde à la voile en solitaire.

un sport à risque réservé aux hommes. Comme Annie Van de Wiele ou [...] Anita Conti, elle fait entendre une voix originale .¹

Cependant, malgré ces héroïnes des mers, voici ce que raconte Tomahawk :

Ce qui me surprend plus, c'est le nombre important de bateaux où les femmes ne partagent en rien les joies de la navigation, certaines n'ayant quasiment jamais mis les pieds sur un bateau, sans parler de celles qui ont un mal de mer atroce à les anéantir pendant plusieurs jours. Je les admire, car je pense que je n'aurais jamais tenté une telle aventure sans avoir plaisir à naviguer.²

Bien des femmes semblent soutenir leur compagnon dans son projet et le partagent avec lui. Ce qui ne suppose néanmoins pas un égal engagement des deux partenaires. Je cite à nouveau Rêve de Gosse :

En réalité, c'est son projet à lui : son « Rêve de Gosse » que je soutiens du mieux que je peux...³

Les hommes, beaucoup plus nombreux que les femmes à fréquenter les forums spécialisés, y partagent leurs rêves de grandes aventures, d'exploration dans des contrées sauvages. Alors que leurs compagnes surtout lorsque le couple voyage avec ses enfants – considèrent cette ou ces années sabbatiques comme une opportunité de jouir d'une proximité qu'elles jugent trop souvent absente de la vie familiale ordinaire, tout en découvrant le monde:

***Pénélope :** L'important c'était le temps passé ensemble. Pour moi, le côté voyage, c'était ce côté que j'ai rêvé... c'est ce côté d'être ensemble, le partage de moments uniques. Bien sûr je savais qu'il allait avoir des moments difficiles comme dans toute la vie. Mais d'être ensemble, c'était ça le voyage.⁴*

La plupart des couples qui voyagent en voilier se partagent encore les tâches de façon traditionnelle, ce que confirme Jennings (1999). L'intérieur du bateau est le domaine de prédilection des femmes. Elles y règnent en fées nourricières, prenant en charge provende et cambuse.

¹ Laurent Charpentier(2008), « Nicole van de Kerchove, Secrète rebelle » *Voiles et voiliers* n°452, octobre 2008.

² Tomahawk, blog archivé.

³ <http://revedegosse.over-blog.com/75-index.html>

⁴ Interview d'Ulysse et Pénélope.

Patricia: *Comment t'es-tu préparée ?*

Pénélope: *plutôt pour les côtés comme le médecin..... la pharmacie de bord. Le côté de ma fille, tout ce qu'elle allait avoir besoin pour le... Mais vraiment une femme d'intérieur!*

Dans le ventre du voilier, les femmes assument les tâches quotidiennes et s'inquiètent des gens, tandis que les hommes s'occupent du moteur, du matériel et souvent de la navigation..

C'est très intéressant de partager nos différentes impressions de voyage. Entre femmes, nous discutons des grandes satisfactions, mais aussi des difficultés inhérentes à un tel périple, l'école, les taches domestiques plus difficiles qu'à la maison, les relations familiales, où les bons et les mauvais moments se trouvent amplifiés par rapport à la vie à terre, car la promiscuité due au bateau, laisse peu de place à l'isolement parfois salutaire.¹

Pénélope ne savait pas du tout gérer les aspects techniques du bateau, ayant pour cela une confiance totale en Ulysse qui lui, par contre, avait besoin de se reposer sur elle pour la gestion de la vie quotidienne du bord.

Pénélope : *Ce n'était pas vraiment navigation [dont je m'occupais]. Je faisais... s'il n'arrivait jamais quelque chose à mon mari. Il avait dit avant de partir il allait me préparer pour naviguer, pour si.... Là je ne sais pas, ce côté positif je suis très légère de ce côté-là. Donc vraiment je faisais confiance, je me lançais. Lui, peut-être que... J'avais très confiance en lui, mais il fallait que ce soit tous les deux. Je ne sais pas comment il allait faire si moi je n'étais pas à côté et moi pareil.*

Mais les tâches s'équilibrent. L'entretien du bateau n'est pas moins exigeant que celui de son équipage. Durant son interview, Ulysse ne cite jamais le nom de son bateau. Au contraire, il mentionne le poids de travail que celui-ci a représenté : si lourd que cela lui a donné envie de retrouver la vie terrestre.

Ulysse: *Après le bateau. Ça, c'est un élément qui m'a bien peiné. C'est que ce n'était pas des vacances quoi. Le bateau, il faut toujours toujours travailler ou réparer quelque chose sur le bateau. Le bateau il était déjà ancien. Il y avait des choses vieillottes dessus. Il y avait des choses qu'il fallait réparer en permanence ; cette*

¹ Tomahawk, blog archivé.

surcharge des choses à faire sur le bateau, en plus du reste, a fait qu'au bout d'un moment, moi j'ai dit je préfère revenir à terre parce que je n'y trouvais plus mon compte. Alors, si ça avait été un autre bateau est-ce que ça aurait été différent? De toute façon le bateau idéal n'existe pas.

Son bateau demandait –comme beaucoup d'autres voiliers d'occasion– un entretien permanent : un souci sans fin. S'il avait eu un bateau neuf, il n'aurait jamais totalement évité sa charge de travail. Par contre, il l'aurait certainement diminuée. Encore une fois, une question de budget.

Ces différentes perspectives entre matelotes et capitaines –ou capitaines et matelots– créent déjà des divergences lors de l'acquisition du voilier.

Ulysse : Nous avons visité un bateau qui cadrerait bien avec ce que je voulais faire. Je recherchais un bateau métallique et celui-là il était... il correspondait à ce que je voulais pour faire cette balade. Le problème c'est qu'il ne plaisait pas à Pénélope. Alors, ce n'est pas évident que le bateau... c'est mieux quand même qu'il plaise aux deux. Mais elle n'avait pas non plus trouvé un autre bateau qui lui plaisait. Et moi, je trouvais que celui-là c'était celui qui était le plus adapté à ce que l'on voulait faire. Alors, il a fallu que je la convainque du choix du bateau. Bon ben elle a accepté à contrecœur presque, puisque j'avais des critères techniques quand même un peu plus... enfin j'avais plus de connaissances qu'elle dans ce domaine là. Je lui dis : je pense que c'est un bateau sûr. Moi je cherchais la sécurité d'abord. C'est vrai que le côté confortable ce n'était pas tout à fait ça. L'aménagement intérieur c'était assez spartiate. C'était un célibataire qui avait construit... enfin, il avait acheté la coque nue et il l'avait aménagée. Donc il avait fait tout le reste. C'était bien fait, hein, c'était fonctionnel. Mais c'est vrai que ce n'était pas... euh... il n'y avait pas vraiment la touche féminine, elle n'y était pas du tout... alors ce... si on peut dire cela comme ça ; et puis il y avait aussi du travail à faire dessus...

Ceci dit, sur de nombreux voiliers, les deux sexes sont capables d'effectuer toutes les tâches : les femmes étant aussi bonnes en navigation et à la manœuvre du bateau que les hommes le sont à la cuisine !

Peu importe que les approches de la vie à bord soient différentes, et les tâches divisées, si elles sont complémentaires. Ce qui importe surtout, comme l'exprime cette participante à un forum, c'est que les deux partenaires désirent vivre une telle expérience :

Je ne veux pas être l'avocat du diable loin de là, mais pour éviter toutes déceptions, il faut savoir ce qu'est la vie en bateau et pourquoi on désire cette vie. Il y en a beaucoup qui s'y essaie, mais abandonne, souvent parce que le conjoint n'apprécie pas. Il faut que le couple soit en parfaite harmonie et d'accord tout deux sur ce choix de vie, sinon, c'est l'échec.¹

D'un point de vue relationnel, les périodes de navigation peuvent être assez intenses. La promiscuité d'un espace réduit, l'absence d'échappatoire, les conditions de vie radicalement différentes de celles dont on a l'habitude, les tensions, le manque de confiance en soi lors des manœuvres, la fatigue exacerbent tous les petits ressentiments, les différences et les problèmes enfouis.

A ma demande, Bach Yen est en effet rentrée en France. Avec elle, les enfants dont je ne peux de toutes façons m'occuper seul sur un bateau qui navigue. Nous mesurions parfaitement la chance rare et les risques de cette vie si particulière. Nous en ressortirions plus unis que jamais ou chacun de notre côté sinon. Certes, la préparation et les débuts n'ont pas été simples mais nous étions en train d'en récolter pleinement les fruits. Rien ne semblait plus pouvoir nous atteindre. C'est ce que je croyais en tous cas... □□Je n'avais juste pas imaginé qu'une bourde aussi sordide et soigneusement enterrée choisirait cette période bénie pour me sonner, démolir en un seul instant ce bel édifice et puis enfin, attiser des incompréhensions non apurées. Un mois à tenter ensemble de rafistoler notre couple endommagé n'a rien donné malgré quelques rémissions aussi temporaires que trompeuses.²

On ne peut être que face à l'autre ou face à soi-même. Il n'y a nulle part où se cacher. Bien des couples et des équipages n'ont pu résister à cet affrontement. Voici l'avis d'Éric :

Pour conclure, l'avantage de naviguer en solitaire, c'est qu'on ne risque pas de s'en prendre aux autres (croyez-moi, le nombre de couples ou d'amis qui se séparent après la traversée n'est pas si négligeable) !³

Toutefois, j'ai aussi rencontré des équipages recomposés, le plus enthousiaste des deux continuant sa route avec un nouvel équipage. La femme restait rarement la

¹ <http://www.expemag.com/voyage/viewtopic.php?id=1406> , souligné dans le texte.

² <http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/10/29/15610468.html>

³ <http://eric.duchossoy.pagesperso-orange.fr/bateau/index.html>

dernière à bord, même s'il y a aujourd'hui des femmes passionnées de voile qui sont les instigatrices du voyage et y entraînent leur compagnon.

Témoignage sur un forum HEO :

en famille ça passe ou ça casse

Voilà un peu plus d'un an que j'ai quitté toute attache matérielle pour vivre sur un voilier avec ma fille de 4 ans et son père. Le bateau est un révélateur du couple très efficace et rapide...

Les Canaries sont généralement une étape clef avant la transat, et nous n'avons pas su la surmonter.

On entendra souvent l'histoire de ces femmes qui n'ont pas supportées des conditions de mer difficiles pour atteindre les Canaries et qui quittent le navire parce qu'elles se rendent compte que le bateau ce n'est pas qu'une partie de plaisir... (en fait c'est souvent la version masculine...).

Voici ma version: j'aime cette vie, j'ai choisi le métier pour (je suis infirmière), c'est une vie idéale pour les enfants et c'est la mort dans l'âme que je quitte le navire...

Pour ma part cette décision s'est imposée lorsque le capitaine à pris tellement son rôle à coeur qu'il en a oublié son rôle d'amant et de père aimant...

Je ne me résous pas à rentrer en France et recommencer une routine métro, boulot, dodo...

C'est donc une bouteille à la mer que je poste aujourd'hui sur ce forum en espérant être lu par quelqu'un qui partage le goût de cette vie de nomade ayant ou aimant les enfants...

Recommencer un tel projet de zéro ne me fait pas peur je sais ce qu'il y a à la clef!

Des histoires comme la mienne il y en a plein les pontons, je serais très heureuse de lire vos témoignages également...¹

Les femmes se sont battues pour pouvoir naviguer. Il y a peu de temps encore, il était considéré de mauvais augure d'avoir une femme à bord : elles portaient malchance². Elles ont gagné leur droit à embarquer et à devenir capitaine. Mais toutes

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/forums/vie-a-bord/messages/1150923-en-famille-ca-passe-ou-ca-casse>

² Le folklore marin, de marine marchande ou de pêche est très riche en superstitions. Celle qui veut qu'une femme à bord porte malchance au navire est ancienne. Aujourd'hui les femmes sont généralement acceptées, pourtant certains marins dans la marine marchande ou dans le milieu de la pêche ne considèrent toujours pas leur présence à bord d'un bon œil.

les réticences ne sont pas vaincues. L'image de la sirène divisant l'équipage est encore vivante, même si exprimée de manière plus politiquement correcte :

Mixité ou pas ? telle est la question. L'expérience tendrait à démontrer qu'une présence féminine au sein de l'équipage est positif, mais il est aussi avéré que nombre d'équipages se sont entredéchirés pour les faveurs d'une femme. Ne rien arrêter donc.¹

Encore machiste, le folklore marin ? Il semble que oui.

Les deux vies du bord

On ne vit pas en traversée comme on vit en escale et un des attraits du voyage en voilier réside justement dans le contraste et l'alternance qu'offrent ces deux modes d'existence.

Toutefois, contrairement à ce que les néophytes imaginent souvent, le temps consacré à la navigation est bien inférieur à celui passé au port ou au mouillage et dépasse rarement un tiers de la durée du voyage. Loren a ainsi comptabilisé 4 jours au mouillage pour 1 jour en mer !

Selon le Livre de Bord de Loren, sur ces 19 mois, soit 580 jours à bord, nous avons réellement navigué 160 jours. Au bout du compte, nous avons donc passé presque 4 jours au mouillage pour 1 jour de navigation. Et encore, il ne s'agissait pas toujours de journées complètes en mer, parfois quelques heures seulement, pour aller d'une île à une autre, par exemple.²

Marquée par le mouvement, l'exiguïté, la promiscuité, les manœuvres de voiles, le rythme des quarts, le vent, le soleil, la pluie et les embruns, la vie au large est éminemment physique, introspective, silencieuse.

Être à deux et bien s'entendre en navigation hauturière est royal. C'est un peu la navigation en solitaire avec tous les avantages sans les inconvénients. On est presque tout le temps seul, mais on peut se reposer en comptant sur l'autre. On peut s'adonner à la solitude du quart tout en profitant de la convivialité des moments choisis passés ensemble; la structure de la journée type est assez militaire, mais devient de plus en plus détendue lorsque le besoin de sommeil diminue, que l'on connaît son rythme,

¹ <http://www.alavoile.net/gruissan.htm>

² Loren, blog archivé.

*celui de son alter ego et que chacun le respecte avec une marge de manoeuvre suffisante et équilibrée. Une sorte de modèle de vie en société minimaliste.*¹

À l’opposé, les escales au port sont l’occasion de rencontres, de contacts, de découvertes, de transformer le voyageur en touriste. Alors que les mouillages se situent à mi-chemin : solitude, farniente, petites balades dans la nature, baignades, parfois partagés avec les équipages des bateaux ancrés à proximité.

En mer

Une fois les amarres larguées, la vie se règle sur le rythme des quarts et des bulletins météorologiques. Le temps est divisé en tranches régulières. Comme à bord de Santa Lucia :

Au quotidien durant cette seconde transat ,, nous avons joyeusement retrouvé notre bonne vieille routine , qui permet de voir défiler les jours comme des heures .

8H : changement de quart, petit déjeuner gargantuesque; composé des délicieux pan cakes de Marie , faits à la poêle .

10H Rituel du bulletin météo RFI à la radio

12 H Repas léger pour cause de chaleur étouffante

13H SIESTE ou lecture

16H Analyse des données météo via satellite

18 H (pétante) Sacro-saint apéritif²

L’espace où se mouvoir se restreint aux quelques mètres carrés du voilier malgré l’ampleur du paysage et l’activité se concentre sur quelques tâches essentielles : naviguer, dormir, cuisiner, lire, pêcher. En navigation, le corps devient très présent. Si dans la vie ordinaire, celui-ci est généralement relégué au rôle d’instrument, en voilier par contre, il prend une place prépondérante, place qu’il faut pourtant nuancer en fonction du degré de confort du bateau. Le luxe et la technologie font ressembler les grosses unités suréquipées à des appartements douillets alors que naviguer dans un 6,50 m sans aménagements reste un acte d’ascétisme franchement sportif ! Tangage, roulis, le corps est bercé, secoué dans un mouvement permanent : jusqu’au malaise.

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2008/07/05/11132572.html>

² <http://www.sangriaquilamis.org/les-voyageurs/transat-de-laurent/>

*Le mal de mer : au début, t'as peur de mourir à la fin, t'as peur de pas mourir...*¹

Le corps est lourd, envahi d'une fatigue surhumaine, le centre de gravité s'est déplacé. L'estomac est une boule de plomb dont rayonnent des vapeurs malsaines : elles remontent au cerveau, annihilent toute trace de volonté. Elles suppriment toute envie si ce n'est celle de dormir, de s'anéantir. Elles descendent vers les jambes, les paralysent, leur enlèvent toute force. Tout s'efface devant La Nausée. Née dans l'estomac elle envahit, laissant ses victimes vaincues, terrassées. Les Romains imploraient Éole, mais qui reste-t-il à prier pour que cela cesse ? Le roi Baromètre ? Pourtant, qu'il remonte et petit à petit, la faim se fait sentir, un peu d'air frais ferait du bien, l'horizon ne change plus sans arrêt de côté dans le hublot. La vie en bateau n'est pas si mal tout compte fait !!! Ce témoignage sur un fil de forum le confirme :

*Combien de fois me suis-je dit pendant des coups durs : mais qu'est que je fiche ici et rêver de terre ferme, fatiguée d'avoir froid, d'être trempée jusqu'aux os, d'être brassée d'un bord sur l'autre, d'avoir à jongler pour cuire un oeuf tout en luttant contre la nausée. Mais dès que le coup de chien passait, j'oubliais tout et n'aurais donné ma place à personne.*²

Le mal de mer s'en vient et repart. Il reviendra sûrement lorsqu'on reprendra la mer après une longue escale ou lors d'un coup de vent particulièrement violent. Il en épargne peu. Lors d'une traversée Baléares - L'Escala, Ulysse et Pénélope se font surprendre par un mauvais coup de vent qui n'avait pas été annoncé. Le temps change si rapidement qu'Ulysse n'a pas le temps d'abaisser la voilure.

Ulysse: Hélène ne pouvait pas m'aider. Je suis resté 36 heures à la barre, vomissant, je l'avoue. Je n'étais pas bien du tout.

Mais la plupart du temps, on s'amarine, on s'habitue aux mouvements du bateau, l'oreille interne s'adapte à cette bousculade incessante. Enfin, on essaie !

Ulysse: Oh je ne sais pas on ne s'amarine jamais vraiment

Pénélope: (rire) non, mais on est obligé. On s'adapte aux événements, ça, c'est sûr!

Ulysse: Et puis c'est là qu'on commence à apprendre le bateau. Mais on peut essayer tout ce qu'on veut, le bateau, à partir du moment où il a ce caractère oscillatoire faut pas rêver.... je ne crois pas qu'il y ait un seul bateau

¹ <http://www.voiles-aventures.com/news/2013/01/le-mal-de-mer-au-debut-t-as-peur-de-mourir-a-la-fin-t-as-peur-de-pas-mourir>

² <http://www.expemag.com/voyage/viewtopic.php?id=1406>

Curieusement, on l'oublie vite et chaque fois on est aussi surpris de le retrouver. Il y a des marins qu'il n'abandonne jamais : ils sont malades chaque fois qu'il y a du gros temps, mais cela ne les empêche jamais de naviguer.

Je suis généralement vaseux les 2/3 premiers jours de nav : donc j'évite de bricoler le nez dans la cale moteur, de rester longtemps le nez sur la TàC ou de faire des petits plats 5... En gros, je fais en sorte de rester un maximum de temps à l'extérieur, sans pour autant négliger le travail à effectuer : quand il faut, il faut.¹*

Pour d'autres, le retour à la vie terrestre semble être un retour vers un paradis où l'on vivait jadis sans le savoir. Pourquoi a-t-on donc eu besoin de le quitter ? Il y a aussi les anxieux du mal de mer, ceux qui commencent à se sentir nauséeux à l'idée seule d'une vague.

Le contraire du mal de mer, c'est le mal de terre. Une fois habitué au mouvement perpétuel de la mer, celui-ci devient inconscient. Mais il suffit de poser le pied à terre pour retrouver la mouvance. Le sol se dérobe sous les pas, les murs se rapprochent et s'éloignent. Rien n'accepte de rester en place !

Sujet: Re: Mal de mer Mar 2 Sep - 8:38

Et sinon contre le mal de terre vous avez quoi ?? après une semaine en mer, le premier jour je tangué sous ma douche, et pendant 2/3 jours mon lit balance !! ^^2

Le corps est moins nostalgique que l'âme. Il regrette un peu l'état qu'il vient de quitter, mais s'adapte vite. Il s'adapte si bien qu'il a difficile à reconnaître l'état premier. Le corps vit dans le présent, même s'il porte la mémoire de notre passé et qu'il est une des clés de notre futur.

Dans la navigation à la voile, le corps garde une place privilégiée, même si celle-ci diminue inversement au degré d'équipement et de confort du bateau.

Le maniement des voiles dans des conditions de navigation normales n'est toutefois plus un exploit, mais requiert néanmoins une forme physique correcte. Il suffit qu'un problème surgisse par gros temps, et sans une parfaite maîtrise des gestes à accomplir, la force brute peut se révéler utile.

Pourtant, la tête peut remplacer les muscles : un ami, atteint de poliomyélite et marchant avec difficulté, navigue en solitaire sur un « vieux gréement ». Ou encore, cette notice entendue à la radio française : un monsieur de 88 ans venait de rentrer en

¹ <http://tourdumondeenvoiler.msnyou.com/t1256-le-mal-de-mer>

² <http://tourdumondeenvoiler.msnyou.com/t260-mal-de-mer>

France après un dernier tour du monde. Solitaire, il arrivait en droite ligne des Açores. Dans ce cas-ci, il s'agit d'avoir la capacité d'utiliser au mieux ses ressources physiques, de coordonner parfaitement ses mouvements, de se connaître et de pouvoir s'épargner.

En mer, il faut s'habituer à dormir quand on le peut. Les quarts ne correspondent pas à notre rythme biologique et certains ne dorment pas bien ou pas assez.

Hallucination ou non, il y a quelques années je me suis fait poursuivre par un bateau avec un feu clignotant blanc. J'avais beau changer de cap il me suivait toujours. Après plusieurs heures j'ai enfin pris conscience que c'était le feu à retournement qui s'allumait de façon plus ou moins régulière avec la gîte et la houle. Je suis allé me reposer après avoir laissé la barre à mon épouse....¹

La fatigue est insidieuse et difficile à reconnaître. Sans toujours aller jusqu'aux hallucinations, elle rend irascible, nerveux, inefficace, distrait. Loren l'a expérimenté lors de sa traversée entre Madère et les îles Canaries.

Notre traversée de 270 milles entre Madère et l'île Graciosa (Canaries) se fait sans équipier en deux jours et deux nuits durant lesquels Yves et Constance se partagent les quarts de nuits et dorment un peu durant le jour. Mais cette solution n'est pas envisageable pour nous sur de longues durées : l'humeur se dégrade vite par manque de sommeil et les enfants ont besoin de nous pendant la journée, car ils font leur nuit, eux.²

La cohabitation à bord peut vite devenir un enfer dans ces conditions. Ainsi, se garder en bonne condition physique et se reposer devient un acte de respect nécessaire sinon pour soi tout au moins pour le reste de l'équipage.

La croisière hauturière n'est pas qu'une aventure intellectuelle, mais elle est aussi hautement sensuelle.

mardi 10 juin 2003 14:15

Le marin va te dire cette impression de liberté, de communion avec les éléments, cette étrange impression à la fois de grandeur et de petitesse, de participer à quelque chose, d'être quelque chose et en même temps d'être si peu de chose. En plus tu as ce contact physique avec le bateau, tu le sens vibrer, épouser la forme de la houle, éviter,

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/forums/navigation/messages/1234827-hallucinations-en-mer>

² Loren, blog archivé.

se redresser, et t'imposer sa conduite, la conduite, ta conduite. Tu dois faire avec, tu es ramené à ce que tu es: minuscule animalcule, très vulnérable, mais qui doit faire fonctionner sa tête, sa logique, apprécier les choses et composer avec la force pure celle de la mer, elle de la nature. Force brutale, aveugle et éternelle, sans vice et sans vertu, neutre et sans a-priori. Tu sors de cette impuissance latente et prétentieuse de l'humaine condition pour apercevoir le TOTAL, la brutalité face à laquelle tu ne peux que parer, éviter, composer.¹ Mais finalement tout cela est lié, c'est un tout. Tes pieds nu sur le pont, le bercement, le chuintement de l'eau, le friselis du vent, le claquement d'un cordage, le grincement du grément... une chanson qui te berce et qui te rappelle ce que j'ai dit ci-dessus. On est très loin du clavier et de toutes ces choses synthétiques.

Le bonheur, un peu de bonheur...²

En mer, il y a les périodes de mauvais temps où le corps est maltraité, ignoré. On l'enferme dans un ciré ; il transpire, frissonne, mijote dans son jus. On se déshabille à peine pour dormir et ne dort que d'un œil, secoué comme un vieux sac. On se nourrit comme on peut, soupe en sachet, purée, bouillies, pas question de cuisiner vraiment. On se lève ; on enfile à nouveau son ciré et sort, une tasse de café brûlant entre les doigts. On se fait arroser d'eau de mer qui ruisselle dans le cou. Le froid et l'humidité pénètrent les os et l'âme. Au bout de quelques jours, on pue, on se sent profondément sale. Le sel sur le visage, dans le cou, sur les mains, dans les cheveux commence à provoquer des démangeaisons. Et quand le beau temps revient et que l'on peut enfin se laver dans le cockpit, à l'eau douce, la jouissance est totale ! Le corps se dégage d'une chrysalide de vêtements sales. La peau respire enfin. Elle est frottée, savonnée, rincée. Les cheveux sont dégraissés, démêlés. L'odeur du savon et du shampoing est enivrante. Frissonnant dans la brise, on se sent nu, neuf, détendu. Un repas digne de ce nom couronne la fête. Cette renaissance n'est possible que parce qu'elle suit une période de mortification du corps. Celui-ci est récompensé après avoir été malmené sans pitié. Parfois il faut attendre le port pour s'offrir le luxe suprême d'une douche chaude.

Il y a aussi le calme plat, sans un souffle, avec le soleil de plomb et sa lumière blanche qui tombe et nous écrase sans pitié. Il brûle la peau, surchauffe le bateau. Si on se rince à l'eau de mer, une pellicule de sel se forme sur la peau après quelques instants

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/articles/235-petits-bonheurs-de-pontons>

² <http://www.hisse-et-oh.com/forums/forums-techniques/messages/11640-petits-bonheurs-de-pontons>

à peine. On a l'impression d'être en plein processus de tannage. Bientôt, on sera recouvert de cuir ! On ne sait s'il faut encore mettre de la crème solaire. Lorsqu'elle se mélange avec les cristaux de sels, ils forment une pâte. On transpire, ça colle encore un peu plus... nos sels à nous se mêlent au sel marin. Le sel conserve. L'eau douce commence à devenir un objet de rêve, d'envie, de luxe. On en boit des litres par jour. Le goût du sel sur les lèvres accentue encore la soif.

Mais le corps s'habitue, la peau se tanne effectivement et ne brûle même plus sous les dards du soleil. La chaleur est envahissante, mais il suffit qu'une petite brise se lève et elle devient divine. Le corps nu se laisse envelopper, caresser. Et si on peut se permettre – réserves d'eau obligent – de se rafraîchir à l'eau douce, l'agréable tourne en volupté. Faire sa toilette, en fin de journée, dans une lumière dorée qui commence à se tinter du rose du soleil couchant, lorsque la température est au-dessus de 25 degrés et que le bateau avance doucement avec le chant de l'eau sur l'étrave, c'est transformer un geste anodin en une expérience sublime où tous les sens enjoignent à vivre au présent. Pas besoin d'être ailleurs, en d'autres temps – passés ou futurs – on est dans l'instant.

Mais, la nuit, quand rien ne bouge, quand la mer ressemble à un lac, quand le simple sursaut d'un petit poisson qui se fait un plancton juste à côté ressemble à un coup de tonnerre, quand le brouillard vient feutrer cet univers fantomatique, quand une étoile vient à percer, inquiète de ne plus nous voir, quand le grand rien nous entoure et nous remplit de bonheur et de sérénité, alors, je n'ai qu'une peur, c'est que la magie cesse au petit matin.¹

En navigation, on passe beaucoup de temps à ne rien faire, à ne penser à rien de spécial. On est de quart, on surveille, on sent le bateau. Plus qu'une surveillance consciente, il s'agit d'une surveillance corporelle. On écoute sans écouter. Pourtant, on réagit au moindre bruit inhabituel. On sent les mouvements du bateau : un peu trop de gîte, une étrave qui tape plus dans les vagues demandent un réglage des voiles. Le vent qui souffle sous un autre angle et refroidit l'oreille alors qu'il refroidissait la joue quelques instants auparavant. Les yeux qui voient la risée, les mains qui réagissent sur la barre avant que l'on y ait pensé. Un bon barreur barre avec tout le corps. On dit « qu'il barre d'instinct ». Mais qu'est-ce que l'instinct, ici, si ce n'est la capacité d'intégrer toutes les données que nous percevons pour réagir dans notre environnement ? En bateau, cette capacité est sollicitée d'une façon plus directe, plus perceptible que dans la vie citadine. La pensée laisse plus de place à l'intuition et à l'intelligence corporelle. L'esprit se repose, flotte sur les crêtes des vagues. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles tant de

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=11640#grip_id_11320

gens stressés aiment naviguer pour se détendre. Les stimuli sensoriels sont si nombreux qu'ils occupent le cerveau, n'y laissant aucune place pour les réflexions soucieuses !

Bel exemple que celui de Galapiat qui quitte les Canaries seul : son couple s'est défait et sa femme est repartie en France avec leurs enfants. Cependant, en fin de sa traversée solitaire vers le Cap Vert, il écrit :

Date: 4 Novembre 2009. 20 minutes de moteur; 828 milles en 115 heures, soit un sympathique 7.2 nœuds de moyenne, record battu sur 24h avec 195 milles et pointes à 16 nœuds. Les chiffres, on s'en moque en vérité. L'essentiel est ailleurs: Je suis en bien meilleure forme physique et morale qu'au départ, lavé de tout et net, libre comme jamais, juste heureux finalement.¹

La mémoire du corps est particulièrement importante dans le domaine de la sécurité. Tous les gestes nécessaires en cas de situation d'urgence doivent être acquis de manière à pouvoir être effectués automatiquement. Choquer une écoute lorsque le bateau prend une gîte inquiétante, démarrer le moteur ou le couper, trouver les vannes d'arrivée d'eau, savoir fermer le gaz, utiliser l'extincteur et mille autres gestes importants qui doivent être mémorisés par le corps : la main se tend d'elle-même vers la clé ou le robinet de vanne.

Les manœuvres de voiles bien faites ressemblent à un ballet, chaque geste s'enchaînant à l'autre dans un ordre parfait. Si cette chorégraphie est apprise et maîtrisée par beau temps, le corps la répétera de même par gros temps, ce qui permet de réagir vite et sans erreur. L'esprit peut ainsi se consacrer à d'autres tâches moins routinières dans une situation inhabituelle. Par contre, le manque de connaissances, d'expérience et de routine est angoissant pour les débutants. Après un faux départ dû au mauvais temps qui faillit faire tourner court leur aventure avant qu'elle ne commence réellement, Loren est devenu circonspect :

Nous sommes novices et un peu anxieux à l'idée de se perdre. Alors, on fait le point plus souvent que nécessaire et la carte se constelle de croix qui témoignent de notre progression sur la mer.²

Aux escales, le corps qui a été enfermé dans quelques mètres carrés durant une plus ou moins longue durée est tout d'un coup libéré. En mer, les bras et les mains avaient été dominants. C'étaient eux qui hissaient les voiles, tiraient sur les écoutes, manipulaient le compas sur la carte, tournaient dans la marmite, les pieds et les jambes

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/11/index.html>

² Loren, blog archivé.

ne servant que de support. Mais à terre, les jambes retrouvent l'espace, les pieds leur fonction de transport : un vrai plaisir.

Une fois Apache bien amarré, nous partons nous dégourdir les jambes, quel bonheur !¹

Grâce à eux, le marin retrouve son autonomie, il n'a plus besoin d'un artifice pour se déplacer. Dans l'eau, livrés à lui-même, il n'est capables de couvrir que de petites distances. Il lui faut un outil, en l'occurrence le bateau pour aller loin. La mer a beau avoir été le berceau de la vie animale, il y a longtemps que l'homme a choisi la terre comme lieu de séjour. Se déplacer et vivre en mer est contre nature et il lui a fallu toute son ingéniosité pour y parvenir. En mer, il est un handicapé et son bateau est son fauteuil roulant. À terre, il retrouve son milieu. Mais ses jambes ont raidi et se sont affaiblies ; le sol refuse de rester immobile comme il se doit ; les lignes verticales dansent. Le processus d'adaptation va-t-il si vite ?

Escales

Vivre dans un voilier a un avantage certain : on peut changer de voisinage et de paysage au gré de ses caprices. Escales urbaines, civilisation et contacts humains d'un côté, ou mouillages sauvages, nature et solitude de l'autre. On a le choix. Il suffit de lever l'ancre pour changer d'entourage. Tout peut se décider en quelques minutes. S'il y a des vivres et l'eau en suffisance à bord, il suffit de ranger tout ce qui risquerait de tomber au premier coup de roulis, hisser les voiles ou démarrer le moteur et voilà, on change de lieu. Cette liberté de s'en aller ou de s'arrêter au gré de ses envies fait partie du mythe du voyage. Pourtant, en réalité, les choix possibles sont souvent restreints par des contraintes diverses : formalités douanières, nécessité de faire provende, problèmes techniques, et bien sûr conditions météorologiques font que l'on ne peut pas toujours faire escale où on le désire.

Au port

Dès qu'on arrive dans de nouvelles eaux territoriales, il faut se déclarer à la douane et donc faire escale dans un port. Ces formalités restent une obligation qui dans certains pays peut virer au cauchemar, lorsqu'on a affaire à des fonctionnaires grincheux. Elles obligent à faire escales dans des localités assez importantes pour abriter les autorités maritimes. Tous les ports d'entrée territoriale ne sont pas encore équipés de pontons et

¹ <http://voilierapache.over-blog.com/pages/journal-de-bord-bermudes-a-ores-5365562.html>

de services de grand confort. Ils sont même parfois situés dans des endroits tout sauf idylliques.

Le paysage n'est pas exactement ce que l'on trouve dans les cartes postales : quai bardé de containers, bateau de pêche amarré entre le quai et un chalutier coulé devant une vieille conserverie de poissons, un petit quai avec quelques maisons, au loin une éolienne, une plage au pied d'énormes réservoirs de pétrole, et pour finir une petite colline aride où nous verrons passer un troupeau de brebis. Mais c'est un point de passage obligé pour les formalités d'entrée sur le territoire capverdien.¹

Cependant, ces arrêts forcés donnent malgré tout l'occasion de faire la grande toilette du bateau et de l'équipage, de remplir la cambuse, de faire du shopping, de se procurer des pièces de rechange, de retrouver la civilisation et se resocialiser après la solitude d'une traversée. De plus, les escales portuaires sont des lieux quasiment incontournables pour ceux qui désirent abandonner leurs bateaux en toute sécurité pour faire un peu de tourisme à terre.

Caramel se réjouit de retrouver la civilisation et ses facilités. Encore que :

On profite du luxe retrouvé : une marina, des pontons, de l'électricité, de l'eau courante, et même une piscine et un BBQ à moins de 40 mètres du bateau !

Catherine régente ses effectifs (qui ont triplé depuis l'agrandissement de l'équipage) : nettoyage du bateau, aspirateur, changer les draps, 7 tournées de lave-linge, récurage du pont. Ah qu'on était bien en mer ...²

Décriées par beaucoup de voileux qui se veulent authentiques voyageurs, la construction de nouvelles marinas s'accélère pour faire face à une demande croissante (Gourmelen 2008) d'une part, des bateaux de voyage qui recherchent plus de confort, et de l'autre, des voiliers de location. Mouiller à proximité de ces nouveaux ports de plaisance est même parfois interdit s'en construit sans cesse de nouvelles. Ainsi, le nombre de petits ports autorisant les voiliers mouiller sur leur ancre ou sur un corps-mort tout en bénéficiant des services à terre, ce qui réduit le coût des nuitées, diminue laissant moins d'espace pour les navigateurs au budget serré. Le bonheur des uns fait le malheur des autres ! Car, la plupart des voyageurs aimeraient-ils plus leur confort qu'ils ne le reconnaissent ? Il semblerait. L'image d'une marina confortable, pourvue de tous les services (douches, machines à laver, Internet, bar, restaurant, météo) ne cadre pourtant pas très bien avec celle de l'Aventure, il faut le reconnaître.

¹ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=184>

² <http://www.amelcaramel.net/news11.php>

Et nous voici à présent amarrés royalement dans une marina. Les marineros nous ont courtoisement installés à couple du quai (en longueur). Après trois mois sans robinet, nous pouvons à nouveau laver le bateau à grande eau. Caramel est ravi !

Nous pouvons également aller faire nos courses au grand complexe commercial ... avec notre annexe. Puerto La Cruz ouest est un gigantesque complexe immobilier en cours de réalisation. Des villas hollywoodiennes jouxtent des grands quartiers, style Port Grimaud. Un dénominateur commun : tous sont reliés par des voies d'eau.¹

Étrange comportement que celui de ces gens qui traversent un océan pour s'amarrer dans un port de plaisance et vivre sous les tropiques dans une proximité que jamais ils ne toléreraient dans leur vie ordinaire. Les voiliers sont parqués les uns contre les autres. À peine quelques mètres séparent leurs cockpits respectifs. « Terrasse » du voilier, une bonne partie de la vie du bord s'y déroule, sans intimité aucune. Les allées et venues de tous manquent de discrétion, sans parler des discussions un peu houleuses qui peuvent résonner d'un bateau à l'autre, d'autant plus que les sabords sont ouverts sous ces latitudes.

La marina est, comme celle de Cienfuegos, en partie occupée par les voiliers de location et c'est un défil permanent d'équipages (à échelle réduite par rapport à la Martinique et la Guadeloupe).²

On ne peut pas dire que les marinas offrent un lieu de vie attrayant, non. Forêts de mâts et de cordages, elles forment un paysage chaotique et bruyant. Le jour, les enfants courent sur les pontons, les chiens – de plus en plus nombreux à bord des voiliers – aboient sur le pauvre matelot de passage qui, de saisissement, manque de renverser la parabole du voilier voisin. Le soir, les uns font la fête alors que les autres voudraient dormir. De plus, tous les ports de plaisance ne sont pas situés dans des endroits de rêves, loin s'en faut, mais bien souvent dans de nouveaux quartiers manquant totalement de charme. De nombreux ports de plaisance m'ont rappelé un paysage d'immeubles de banlieue: manque d'espace, d'intimité, dans un décor artificiel ou simplement laid. Pourtant, ils sont remplis et certains « aventuriers » y séjournent parfois plus qu'ils ne l'avaient envisagé. A l'exemple de l'équipage d'Aventurier qui s'est attardé un mois à Margarita au Venezuela, préférant la vie nocturne de cette marina, certes peu coûteuse, à l'isolement sauvage des îles Testigos.

¹ <http://www.amelcaramel.net/news13.php>

² <http://mrpmr.free.fr/index.htm>

Le port de plaisance est avant tout un lieu de rencontre, bienvenu après l'isolement qu'impose la navigation. En effet, au large, même lorsque les relations à bord sont bonnes, on passe de longues heures de quart en silence. Certains jours, il ne se passe rien pour alimenter la conversation. On reste seul face à ses pensées. La vraie distance se parcourt dans la tête. Alors, l'arrivée dans un endroit fréquenté présente un contraste généralement bienvenu à ces périodes d'introspection.

La chaleur des retrouvailles ? Pour prouver qu'on a traversé ? Qu'on a survécu ? À moins que ce soit pour recréer le groupe ? L'ethnie ? Avec ses règles, son code ? Eh oui ! Ça manque après une bonne traversée. Voyez-vous mon bon monsieur, le navigateur au long cours est grégaire.¹

Souvent, lorsqu'un bateau accoste, une ou plusieurs mains se tendent pour saisir ses amarres ; premier contact avec ses voisins de ponton ou de bouée, lorsque le port est équipé de corps-mort. En arrivant au Cap-Vert, l'équipage d'AbraCatabra rencontre enfin la communauté des voileux dont il avait rêvé :

Une fois ancré, une autre annexe d'un bateau français venait nous souhaiter la bienvenue et nous proposer de venir manger des crêpes le lendemain et sur ce bateau il y a des enfants ... un garçon et une fille de 10 et 9 ans. C'est vous dire l'excitation de nos mousses, et le plaisir des grands de trouver enfin la tradition de l'accueil des bateaux de voyage.²

Questions rituelles de bienvenue, les baroudeurs des mers se reconnaissent : un œil habitué distingue tout de suite un bateau de voyage d'un voilier de location. Les liens se tissent facilement : échange de conseils, coups de main. L'entraide sur les pontons existe encore. Rapidement, les sympathies naissent. Invitation à boire l'apéro, repas partagés à bord ou dans un petit restaurant. Les contacts sont assez faciles, surtout entre compatriotes qui se découvrent facilement. En effet, tous les voiliers doivent battre le pavillon de leur pays d'origine. Certains en arborent de très grands, d'autres n'ont plus que des lambeaux décolorés accrochés à leurs haubans. Par contre, la timidité persiste dans les rapports entre différentes nationalités. Bien que la réticence légendaire des Français à s'exprimer en anglais s'atténue un peu, ils hésitent encore à se lancer dans la langue de Shakespeare s'ils peuvent parler celle de Corneille ! Ceci est d'ailleurs vrai

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8#grip_id_72129

² <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=184>

pour les Allemands aussi. Un groupe international ne se forme que s'il n'y a pas d'autres alternatives.

Donc, un bateau allemand au ponton avec un couple et leurs bébés (traversée par l'Islande, le Groenland, descente cote us respect), des Finlandais sympas sur un bateau de location, des Suédois sur leur bateau, et nous.

On cause, on cause.

Paf! l'évidence qui nous saute aux yeux... ces gens-là ont les mêmes doutes, les mêmes préoccupations que nous au sujet de la constitution.

D'habitude quand on rencontre des étrangers (et ce n'est pas peu dire qu'ils sont étranges les Finlandais !) on discute pas vraiment, on se découvre on pose des questions, etc.

Mais là, débat (in english of course) !! ☺

Pour ou contre !!

Génial. Je ne donnerai pas les conclusions, mais ça a fini autour d'une table piquée dans un bar à essayer le gin façon Ti' gin et le rhum façon gin !!

C'était vraiment magique de parler comme ça avec ces gens venus de si loin !¹

À partir du moment où les voyageurs de même nationalité sont nombreux, ils se regroupent volontiers selon leurs affinités ou leur classe. Les propriétaires de bateaux de luxe tendent à se rassembler d'un côté, les bourlingueurs d'un autre et les familles avec enfants font de même. Toutefois, chez les Français, la spontanéité des contacts et l'intérêt des discussions communes aident à dépasser les différences socio-culturelles. Effectivement, aucun pays n'a connu un phénomène de démocratisation de la voile comme la France. De plus, avoir en commun un héros comme Moitessier rassemble au-delà des clivages sociaux. Néanmoins, certains fils de discussion sur les forums regorgent de réflexions négatives sur les nantis du voyage. Par contre, les Anglais arborent volontiers le pavillon de leur yacht-club et soulignent ainsi la hiérarchie sociale.

Mais, de manière générale, les voyageurs restent entre eux ou fréquentent ceux qui ont choisi la grande croisière comme style de vie et sont en quelque sorte leurs modèles. Les contacts avec les locataires de voiliers sont beaucoup plus rares.

Dans tous les ports, on rencontre des originaux à la personnalité colorée qui n'appartiennent à aucun groupe, mais sont accueillis partout. Captaingils en est un. Ils attirent, ils dérangent, on veut les connaître. Leur dimension hors norme aide à voir sa

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=11640&page=6

propre vie sous une autre lumière. Qu'ils se distinguent par leur plus grande expérience, leur audace à être eux-mêmes, leur manque de compromission, leur détachement des choses matérielles : ils éveillent la curiosité et suscitent l'admiration.

Il reste quand même un groupe dont je n'ai pas parlé, il est souvent composé d'hommes et de femmes sans âge précis, sur des bateaux parfois étonnants, mais toujours en bon état, discrets, se couchant tôt et se levant de même, équipage souvent composé d'un seul couple, on les trouve aussi bien en Terre de Feu, que le long du Bosphore. Ils naviguent à la hauteur de leur bourse, ne demandent rien à personne, car ils n'ont besoin de personne ou paient.

Leur bateau, c'est leur île déserte, ils sont égoïstes et misanthropes, car de notre quotidien, ils s'en tapent. Ils sont sages et intrépides, car pour tenir sur la mer, longtemps, il faut avoir surmonté la sélection qu'elle impose.

Un matin, ils larguent les amarres... et l'on ne les revoit plus jamais.

Ce sont ceux-là qui m'ont donné l'envie de naviguer. Parce que lorsqu'ils me regardaient, j'avais le sentiment d'être un minus accroché à mon bout de terre.¹

Cependant, le groupe soudé que forment les voyageurs lorsqu'ils sont à terre constitue une communauté d'individualistes, où chacun a le droit de venir et partir à sa guise. Il n'est pas rare d'ailleurs qu'au matin l'équipage avec qui on a passé la soirée ait largué les amarres, sans avertissement : un vent favorable suffit pour prendre la décision de s'en aller un peu plus loin. Comme Nomade dans le Saloum :

La conversation coule comme le fleuve, on sent qu'on pourrait sympathiser davantage; mais voyage, voyage et on profite de la marée montante pour jeter l'ancre une dizaine de milles en amont.²

Cette liberté de pouvoir hisser les voiles quand bon lui semble, sans avoir de comptes à rendre à quiconque, en a poussé plus d'un sur les flots. Mais elle force parfois à s'arracher à la torpeur ou à la gaité d'une rencontre. A bord de Saba2 :

En même temps, il faut bien trouver le courage de larguer les amarres pour aller vers d'autres horizons, d'autres rencontres. □ Finalement nous partons un peu vite juste

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8#grip_id_72129

² <http://mrp.mr.free.fr/index.htm>

avant la nuit noire, 19h heure locale. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises heures pour partir, il faut juste se décider et être certain de son choix. C'est pourquoi en général, Pierre part presque sans nous avertir, on entend le moteur et nous n'avons pas d'autres choix que de nous précipiter sur les amarres, vérifier les pare bats et dire au revoir. En même temps, il faut bien trouver le courage de larguer les amarres pour aller vers d'autres horizons, d'autres rencontres. □ Finalement nous partons un peu vite juste avant la nuit noire, 19h heure locale. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises heures pour partir, il faut juste se décider et être certain de son choix. C'est pourquoi en général, Pierre part presque sans nous avertir, on entend le moteur et nous n'avons pas d'autres choix que de nous précipiter sur les amarres, vérifier les pare bats et dire au revoir.¹

Les contacts se limitent le plus souvent à la communauté des voyageurs. Comme l'exprime Lib², les navigateurs d'aujourd'hui voyagent surtout avec eux-mêmes et leurs familles, ils espèrent voir de beaux paysages et passer du temps ensemble. Pénélope le confirme. Ils furent aussi touristes, même s'ils ont voyagé hors des routes fréquentées au Brésil. Ils ont surtout fréquenté les autres plaisanciers sauf au Brésil où Pénélope nouait facilement la conversation avec des inconnus.

Pénélope: *Moi j'allais plutôt à chaque endroit à l'office du tourisme et je regarde les cartes postales, car tout ce qui est sur les cartes postales ce sont des choses à visiter.*

*Alors ça bien sur c'est pour les endroits plus connus
Après, on veut aussi toujours faire un peu hors piste, c'est notre chose à nous et ça c'est vraiment communiquer. On aime aussi faire pour nous même, des endroits un peu hors piste.....Le contacts, c'était quand même plus avec les gens de bateau. Sauf à quelques endroits. J'aime beaucoup les contacts, j'aime beaucoup parler puis la langue...*

Ulysse: *C'était plutôt au Brésil.*

Pénélope: *Dans les cafés, c'était surtout moi.*

L'augmentation du nombre de voiliers de voyage, mais aussi de location, dans les régions traversées, ne permet plus la rencontre directe avec les habitants, comme c'est encore possible dans des régions moins fréquentées comme le Brésil ou le Venezuela.

¹ <http://sabadiens.wordpress.com/2009/11/>

² Interview par téléphone d'une libraire voyageuse.

Les seuls contacts avec la culture locale se font souvent par le biais des locaux impliqués dans l'industrie touristique. Gardien de pontons ou de mouillage, surveillant d'annexe, barman, patron de restaurant, lavandières, vendeurs de produits locaux ou artisanaux : les relations sont devenues commerciales ou ne sont pas.

Cependant il ne faut pas généraliser : certains voyageurs réussissent à vivre des expériences de rencontre vraies avec les habitants des lieux visités, comme le couple voyageant sur Nomade lors de son escale à Cuba, qui fut invité, en insistant un peu, chez un des employés de la marina où il avait accosté.

Les bars ne manquent généralement pas auprès des ports de plaisance et des grands mouillages. Lieux propices aux échanges, facilités par un verre (ou plusieurs) partagé, ils remplissent un rôle important dans la vie des navigateurs hauturiers qui voyagent en couple, entre amis ou en solitaire (les familles ont tendance à se rassembler à bord) qui y trouvent l'opportunité de communiquer par-delà les clivages de nationalité, de culture. Ils constituent les principaux espaces de rencontres interculturelles. L'équipage d'Aventurier, clamant avant le départ haut et fort son désir de découvrir d'autres peuples et d'autres cultures, délaisse une partie de son ambitieux programme et passe beaucoup de temps dans les bars. Ils y nouent des contacts, au demeurant forts sympathiques, avec des locaux, mais le plus souvent, sur base de relations commerciales (barmen, surveillants de marinas). Les solitaires comme Captaingils et Galapiat fréquentent assidument les bars, lieux où se socialiser, où s'informer. Ils y trouvent facilement la compagnie qui leur a manqué surtout après l'isolement des traversées. En outre, le bar fait partie de l'image traditionnelle du marin, vif à lever son verre aux escales. Le site HEO a une « taverne » virtuelle où les voiliers se rencontrent par chat interposés. Ces discussions regorgent d'allusions humoristiques à l'alcool comme remède à tous les maux :

– On m'avait dit que le bateau était le seul véhicule qu'il était recommandé de conduire bourré?

– Mon vieux maître de voile, depuis longtemps décédé : Yves GUILLON sur Île-de-Feu, ne naviguait bien qu'en ayant au minimum une demi bouteille de pur malt dans le nez.

Et croyez-moi si vous voulez, dans les années 70, il n'y avait pas beaucoup d'électronique à bord ; il faut croire que le scotch donnait du nez pour sentir le vent...¹

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/forums/la-taverne/messages/1263863-skipper-protegez-vos-matelots-devenez-ethylo-responsable>

D'anciens navigateurs ayant posé leur sac à terre et vivant souvent des revenus de leurs connaissances du monde de la plaisance, servent de médiateurs culturels entre les voileux et le pays visté. Voilier, propriétaire d'un chantier naval, tenanciers de petits commerces dédiés aux navigateurs, ou autres, ils peuvent dispenser des informations précieuses sur les us et coutumes locaux.

Dans certains récits, perce la nostalgie du bon vieux temps où les voiliers de visite étaient si peu nombreux qu'ils étaient accueillis avec joie comme un dérivatif à l'ennui de petites communautés isolées. Je me souviens de l'accueil reçu en 1979, hors saison dans les îles grecques. Les rares bateaux de passage constituaient un divertissement qui coupait la monotonie de la vie. Les conversations allaient bon train dans les bars en partageant un ouzo. Ulysse aussi regrettait l'ambiance de son premier voyage :

Ulysse : Il n'y a plus cet esprit qu'il y avait il y a 30ans. On arrivait sur un site et les gens nous proposaient gratuitement des bananes ou des choses comme cela. Maintenant le premier plaisancier qui passe, on essaie de lui soutirer un maximum d'argent.

Certains anciens baroudeurs se plaignent d'un autre changement : l'ambiance des pontons ne serait plus ce qu'elle était. Les voisins de port ou de mouillage ne sont plus les seuls contacts possibles d'équipages qui communiquent à distance avec leur cercle de relation. L'évolution extrêmement rapide de l'informatique et de la téléphonie par satellite a modifié du tout au tout nos moyens de communication. Il y a seulement une quinzaine d'années, le Grand Voyage impliquait une rupture des contacts réguliers avec la famille et avec les amis. Dans de nombreux pays, les téléphones étaient rares, ne fonctionnaient pas très bien et étaient hors de prix. Le service postal était lent et aléatoire. Maintenant, les cybercafés sont chose courante, le téléphone mobile fonctionne presque partout et la téléphonie par satellite se répand à toute allure même si elle est encore fort coûteuse. Etablir des communications écrites ou orales quotidiennes est possible, si la caisse de bord est suffisamment remplie. Elle empêche la rupture avec la vie d'avant le départ et ôte peut-être ainsi au voyage une grande partie de son rôle initiatique. Ubiquité : être à la fois dans l'ailleurs et dans sa culture d'origine. Ces facilités permettent à certains voyageurs de travailler à distance et de s'occuper de leurs affaires d'une plage des Caraïbes. La technologie offre une possibilité de maintenir une source de revenus et un contact avec le monde professionnel tout en vivant au milieu d'une nature idyllique.

Grâce à ces outils de communication, garder le contact entre bateaux est devenu très facile. Chaque voilier part où et quand il le veut, mais a la possibilité de retrouver les autres. Des flottilles se forment ainsi, pour le plaisir de se retrouver aux escales, parfois

pour naviguer de concert et être moins vulnérables face aux pirates dans les zones dangereuses, ou encore pour permettre aux enfants de se socialiser. Les familles se regroupent afin que leurs enfants puissent en rencontrer d'autres ou bien afin d'organiser la scolarisation à distance d'une manière plus agréable, un parent faisant office de professeur pour toute une classe ! De nouvelles tribus nomades.

*Une fois partis, les nomades se retrouvent souvent aux mêmes endroits. Ce qui est normal, puisque "qui se ressemble s'assemble". C'est une communauté flottante qui se fait et se défait au gré des routes, qui convergent ou divergent.*¹

Mouillages

Formalités douanières accomplies, provende faite, cales remplies d'eau, certains voiliers ne s'attardent jamais dans les ports. Tous s'écartent tôt ou tard de la civilisation pour trouver l'illusion de la vie sauvage...

*... la magie du mouillage le matin à la petite heure, on dirait que le bateau va parler...
Quelque chose va se passer, tu ne vois plus rien, tu n'entend plus rien, ou plutôt tu entends et ressens trop... Pour faire cesser cette magie trop forte une seule chose : plonger dans le sein de cette maîtresse hypnotique : la MER...²*

S'éloigner pour aller jeter l'ancre dans une anse déserte, avec une belle plage de sable blanc, bordée de cocotiers si possible, une mer chaude où plonger pour admirer les poissons tropicaux, sans houle. Hélas, c'est devenu chose rare, tout au moins le long de la route qui nous occupe ici.

***Ulysse :** Partout où l'on passe, il n'y a pas un mouillage où l'on soit tout seuls. C'est impossible. C'est même trop dense. C'est cela qui a perdu son charme aux Caraïbes, c'est la surpopulation des plaisanciers. Oui, parce que c'est l'endroit où tout le monde va. Où l'on se sent en sécurité bien qu'il y ait de l'insécurité. Même dans les Antilles françaises il y a encore pas mal de risque. C'est vrai, les paysages sont beaux, mais ce côté aventure n'existe plus. C'est du réchauffé, c'est l'autoroute quoi. On a l'impression d'être dans un flot.*

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8

²http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=11640#grip_id_11320

Il faut rappeler que les beaux et bons mouillages sont repris dans les guides qui ornent les bibliothèques de bord. Et de plus, le bouche à oreille dans les ports est efficace pour établir la réputation de ces lieux!

Les mouillages gardent leur valeur esthétique, mais ils ne sont plus déserts et ne sont souvent même plus gratuits. Il devient courant que les habitants prélèvent une taxe non officielle aux voiliers qui ancrent près de chez eux ou proposent de leur vendre fruits, légumes ou autres marchandise , comme en témoigne l'équipage de Tomahawk:

Nous y faisons une agréable escale de deux jours, à Cumberland Bay, un mouillage tranquille bordé de cocotiers. À notre arrivée le comité d'accueil se précipite pour l'amarrage du bout autour du cocotier moyennant le péage habituel. Ensuite nous sommes entourés d'iliens qui nous proposent des fruits, des légumes, des souvenirs, du pain, mais sans insistance et très gentiment. L'endroit est très calme, le premier soir nous ne sommes que quatre voiliers dans la baie.¹

À certains endroits, il est même recommandé de ne pas refuser sous peine de risquer de petits problèmes, comme me l'a rapporté un ami ayant navigué de nombreuses années dans les Caraïbes. Ces petites dîmes sont, malgré tout, bien inférieures au prix des marinas souvent prohibitif pour les maigres bourses de certains équipages. Elles sont généralement bien acceptées par les voyageurs qui comprennent les locaux. Mais cela brise l'image de la mer qui appartient à tous et à personne : on n'est plus libre de mouiller où l'on veut.

Ulysse : Mais ce voyage, quand on le fait avec une caisse de bord réduite, c'est compliqué... Une île, arriver et jeter son ancre, cela devient de plus en plus difficile.

Certains mouillages sont des lieux de rencontre ou de retrouvailles pour les équipages. Surtout pour les familles avec enfants. La mer, la plage offrant des terrains de jeux idylliques pour petits et grands. Ainsi Tomahawk dans un mouillage des Grenadines :

Nous retrouvons notre mouillage de rêve, toujours aussi venté. Kouros nous y rejoint et un après midi les trois papas emmènent leur floppée de gamins explorer à nouveau la barrière de corail. Le lendemain, les enfants sont bien tristes de quitter leurs copains, ça nous fait très bizarre car nous naviguons ensemble depuis le Cap vert.

¹ Tomahawk, blog archivé.

Pour Lib, ce sont à ces images que rêvent beaucoup de futurs voyageurs aujourd'hui, principalement les femmes, les mères pour qui partir signifie avant tout un an passé en famille en ayant le temps de se consacrer les uns aux autres.¹

***Pénélope :** Le projet de partir, c'est ça qui était intéressant. Pour moi, j'ai aimé cette idée. Mais rien à voir avec le voyage, avec le bateau, pour moi c'était la vie de famille. Cette perspective de nous voir, tous les trois, tous les jours, dans cet espace que tout le monde doit trouver trop restreint, tous les jours, toutes les visites, faire l'école, manger, bavarder, dormir, tous les trois dans cet espace que tout le monde doit trouver trop restreint. Pour moi, non. Pour moi au contraire, c'était une chance énorme. L'important.*

Parfois, comme je l'ai vécu dans la rivière Guadiana, les mouillages se transforment en villages flottants, surtout s'ils sont situés à proximité d'un village sympathique.

Des voiliers rencontrés aux escales depuis Ceuta nous rejoignent et, pour quelques jours, un village à flot de romanos des mers se forme.²

L'ambiance qui y règne donne envie de faire une pause dans l'errance et de replier les voiles un moment. On y prend vite ses habitudes. Les relations de voisinage s'établissent : un quotidien se crée dans la fenêtre du voyage. Ulysse et Pénélope ce sont arrêtés dans la rivière de Jacaré, au Brésil.

***Ulysse:** Alors on a été le plus loin possible et on a tapé Joan Pessoa qui est une ville dans le Nordeste du Brésil, pas tellement connue d'ailleurs. Mais en revanche qui est connue pour les plaisanciers, pour les rares qui y vont, hein! il y a une rivière où l'on pouvait rentrer en toute sécurité et on peut mouiller à l'intérieur. C'est vrai que c'est un havre de paix C'est Jacaré. Tous les plaisanciers qui traversent vers le Brésil s'arrêtent là. On a retrouvé plein de gens qu'on avait rencontré aux Canaries ou ailleurs. Même à Fernando de Ronha, c'est pas loin il y a deux jours seulement. On a retrouvé tout le monde entassé là. Et c'est amusant, parce que sur cette rivière, on pourrait même l'appeler un fleuve, Il y a beaucoup de restaurants qui se sont installés..... C'était très festif. C'est vrai que c'est attachant. On a envie de rester. On est resté trois mois quand même dans cet endroit là.*

¹ Idem.

² <http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/10/index.html>

Mais ce n'est jamais pour très longtemps : quelques semaines ou quelques mois tout au plus. Car :

Ulysse : On était en retard... on est toujours en retard sur un bateau. Le vent avait tourné et n'était plus favorable. {...} Il faut calculer à chaque endroit quand arrive la saison cyclonique. On a une certaine liberté, mais on est toujours lié à la saison météo.

Hélas ces endroits privilégiés disparaissent et leur spontanéité laisse place à des marinas plus pratiques, peut-être, mais surtout plus coûteuses, moins sympathiques et moins respectueuses de l'individualisme des navigateurs. Il faut dire qu'à l'ancre, leur rayon d'évitage sépare les voiliers, ce qui leur garantit un minimum d'intimité. Alors que sur les pontons, elle peut être plus réduite que dans un camping surpeuplé !

Jeter l'ancre là où c'est encore permis veut aussi souvent dire s'exposer à la houle dès que le vent change de direction. Il s'agit de dormir d'une oreille, gardant l'autre pour le bateau. Le moindre bruit suspect peut signifier un problème ; par exemple que l'ancre glisse et qu'il faut se lever à la hâte, démarrer le moteur, remonter le mouillage sans que le guideau ne se coince –c'est toujours à ces moments là que cela arrive– et parfois naviguer le reste de la nuit à la recherche d'un nouvel abri. Lorsqu'on ne risque pas d'être drossé sur des cailloux par une saute de vent soudaine et qu'on s'en tire de justesse, bon pour une grosse frayeur. Mouiller la nuit signifie aussi parfois de s'étaler comme une araignée sur sa couchette et essayer de se cramponner au matelas pour résister à une houle croisée. Ou encore grincer des dents en subissant le couinement de la chaîne sur un rocher. Cela peut être éreintant, ce qui explique, en partie, le succès des marinas !

Mais lorsque les conditions sont favorables, le voilier tirant doucement sur son ancre, la lune et les étoiles se reflétant sur la mer d'huile, la lampe-tempête éclairant le cockpit de sa lumière chaude, on peut se demander si...

Et si le bonheur était loin des pontons...au mouillage.¹

Histoires de loups de mer

Les escales, que ce soit au port ou au mouillage, sont des moments propices à discuter avec un équipage de rencontre, à raconter. À raconter des histoires à n'en plus

¹ http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=11640&page=3

finir, des histoires terribles, des histoires drôles, des histoires vraies. Des histoires de loup de mer.

Les plaisanciers au long cours sont des marins¹. Et les marins aiment raconter des histoires. Des histoires de tempêtes, d'escales, de virées, d'aventures rocambolesques, de problèmes affreux surmontés, de drames, des histoires personnelles ou d'autres marins. De bonnes histoires, captivantes, instructives parfois, qui font vibrer d'envie ou de peur, qui font rêver.

Les amitiés tissées en voyage ont la couleur particulière des départs. Dès la rencontre, la séparation est déjà présente, comme toile de fond de la relation. On sympathise parfois le temps d'une soirée parfois plusieurs semaines. L'heure de hisser les voiles n'est jamais vraiment arrêtée : elle dépend du temps et de l'humeur du Capitaine. La fugacité de ces relations et la quasi-certitude de ne plus jamais se rencontrer leur donnent une saveur particulière. Intensité, audace, ouverture. On se confie bien plus facilement à l'inconnu croisé sur un ponton qu'à son voisin depuis 10 ans.

Au mouillage, comme au port, les circonstances sont propices aux conteurs. Les antennes paraboliques ont beau envahir petit à petit les pontons, il reste encore de vaillants navigateurs sans télévision à bord ! Et puis, beaucoup de plaisanciers et plaisancières sont aussi des « loups de mer ». Ils ont tant lu de récits de pirates, de mutineries, de traversées folles, de gros temps, d'aventures de mer. Ils y ont tant rêvé qu'ils s'y sont identifiés. Assis autour d'une table de carré, un verre de vin aidant, ils entrent dans le rôle.

En général, les discussions commencent par les questions des uns ou des autres concernant le pays visité, les formalités administratives, des pannes de moteurs, les pièces de rechange à trouver et autres problèmes pratiques. Celui qui en sait plus raconte ses expériences et l'autre écoute, apprend. En général, le sens de la communauté et de la solidarité est assez développé entre voileux. On est dans la même galère, et puis on est des voyageurs, pas des plaisanciers : il faut s'entraider. C'est une forme efficace d'apprentissage, de transfert de connaissances qui prend place autour d'une tasse de café, d'un verre de vin ou d'un bon repas. L'ambiance s'échauffant, les anecdotes remplacent les conseils. Histoires personnelles ou aventures de l'ami d'un ami qui... Réelles, agrémentées de fiction, ou inventées peu importe, si elles sont captivantes !

...

¹ Bien que ce terme soit généralement réservé aux professionnels de la mer.

*Si l'histoire du Grand Coureur
 A pu vous toucher le cœur,
 Ayez donc belles manières
 Et payez-nous largement
 Du vin, du rack, de la bière
 Allons les gars, gai, gai !...
 Allons les gars, gaiement !¹*

De veillée en veillée, chacun se construit un répertoire de récits touchants, drôles, captivants, authentiques ou farfelus, souvent dramatiques et mettant en scène des marins héroïques. Ces histoires se retrouvent dans les blogs, comme ici cet extrait du carnet de bord de Caramel narrant les mésaventures d'un voisin de mouillage au Venezuela:

Nous levons l'ancre vers 08h30, non sans aller saluer notre voisin de mouillage à l'allure bien délabrée. Son grand sloop en aluminium de 15 m (VIA 52) est privé de mât et a pour tout gréement de fortune : la bôme érigée avec des amarres et les deux tangons pour tenter d'établir une voile retaillée. Nous nous inquiétons auprès de lui pour savoir s'il n'a pas besoin d'aide et rapidement, il rejoint notre bord en annexe.

Il est parti avec un camarade voici trois semaines, de St Martin au nord de l'arc antillais vers Trinidad, pour y faire les travaux d'entretien annuel du bateau. De nuit, ils se font aborder par un gros bateau de pêche ("cela sentait le calamar à plein nez" dit-il). Éperonnée à hauteur du mât, la coque en aluminium s'ouvre sur une brèche de plus d'un mètre. Dans la foulée, l'ancre du chalutier accroche les haubans, et démâte illico le voilier. Le skipper et son équipier sont projetés contre les cloisons et commotionnés par le choc. Par la brèche, l'eau s'engouffre à grande vitesse. Le voilier est tiré pendant de longues minutes avant une réaction du bateau de pêche.

De son pont, un gros phare éclaire le voilier et la tête hurlante du malheureux skipper. Consternation : au lieu de ralentir et d'apporter secours, le chalutier met ses machines en avant toute jusqu'à la rupture des haubans qui les liaient. Puis le projecteur s'éteint, laissant le voilier à moitié rempli d'eau avec un mât pendant le long de sa coque et son équipage blessé. On ne reverra plus le chalutier ...

¹ chant de marin traditionnel breton : dernier couplet

Le skipper courageux et tenace arrive à vider le bateau, à bâcher la brèche, puis commence un long et pénible travail : se débarrasser du mât en forme de virgule qui traîne à l'eau, assécher et récupérer ce qui peut l'être. Le moteur est noyé et les tanks d'eau douce sont éventrés. Sous grément de fortune, il rejoindra la pointe ouest de Margarita. Son équipier s'est enfui dès la terre en vue et seul, il travaille pour renforcer son grément de fortune, l'équiper de la grand-voile retaillée en plus d'un foc, afin de rejoindre St Martin où sont les siens. Il survit depuis 15 jours, en troquant au prix fort avec les villageois de la nourriture et de l'eau.

Pour lui remonter un peu son moral, nous lui passons un colis de nourriture et une bouteille de rhum. Chapeau bas Monsieur, vous êtes un sacré marin.¹

J'ai ainsi eu l'occasion d'entendre raconter par deux voix très éloignées (un des conteurs était anglais, l'autre français) l'aventure qui était arrivée à un de mes meilleurs amis quelques années auparavant. Les deux récits ayant parcouru bien des milles, passé bien des ports et trainé autour de bien des tables de carré ou de bistrot.

Contant un naufrage au large de la Thaïlande et le sauvetage de l'équipage après seulement un jour passé à dérive dans le radeau de survie, ces deux versions s'éloignaient.

Mon ami, excellent marin, formait avec un autre navigateur expérimenté l'équipage d'un voilier dont le propriétaire manquait particulièrement de confiance en lui, mais ne parvenait néanmoins pas à déléguer les responsabilités à ses coéquipiers chevronnés. Un jour, au large de la Thaïlande, un incendie se déclencha dans le compartiment moteur. Le propriétaire, entêté, voulut à tout prix éteindre seul le foyer. Il se brûla assez vilainement, mais bloquant le passage aux autres, il les empêcha d'intervenir. Le bateau en acier ne risquait pas trop d'être endommagé, mais certaines vannes d'entrée d'eau auraient dû être fermées en priorité. Les tuyaux de plastique ayant fondu, l'eau de mer commença à remplir la cale. Il aurait suffi de peu pour colmater les ouvertures, de quelques tours aux robinets de vannes, de quelques pinoches. Malheureusement le propriétaire en pleine panique, leur barra le chemin et exigea qu'ils mettent le radeau de survie à l'eau et l'y transportent, ce qui vu l'état de ses brûlures ne fut pas chose facile, afin d'abandonner le navire. Les deux marins compétents assistèrent totalement impuissant au naufrage du bateau, naufrage qu'ils auraient facilement pu éviter sans la panique de celui qui s'était arrogé la compétence de décider, parce qu'il s'agissait de son voilier. Mon ami regrettait amèrement de ne pas avoir assommé le propriétaire pour

¹ <http://www.amelcaramel.net/news13.php>

pouvoir intervenir à sa place. Heureusement, ils furent recueillis par un cargo après une journée assez inconfortable dans le radeau de survie à la dérive sous un soleil de plomb.

Ayant entendu la narration originale du naufrage de la bouche même d'un des protagonistes du drame, ce fut un amusement de lui comparer les deux versions recueillies par après. L'une était restée assez proche de l'original, mettant l'accent sur les entrées d'eau et sur la façon d'éviter telle mésaventure. Mais elle occultait la vraie raison du naufrage, la panique qui avait rendu le sauvetage du voilier impossible. Le but du récit était d'apprendre de cette expérience malheureuse. L'autre version par contre fut racontée dans le but de briller et de divertir l'auditoire. Le conteur dramatisa encore ce qui était arrivé et en donna une image dantesque : les équipiers, pataugeant jusqu'à la ceinture, essayant de sauver le blessé de l'eau et des flammes. Puis vinrent l'épisode du naufrage et l'horreur de la journée de dérive. De quoi perdre toute envie de s'embarquer !

Lorsque plusieurs personnes de ce tempérament se trouvent autour de la même table, la conversation peut évoluer vers l'absurde dans une surenchère d'aventures dignes du Baron de Münchhausen. L'habitude relativement répandue de lever allègrement le coude n'aidant pas dans ces cas-là !

La taverne du forum HEO n'y échappe pas : bibinne et bonnes histoires !

60nora

*De quoi parlons nous , de l'eau il y en a assez autour pour ne pas en mettre dedans .
de toute façons la bonne mesure pour le cambusard c'est le quart ,et dans un litre on
prend deux quarts plus la jecte .*

ceux qui n'y ont pas été ne peuvent pas comprendre .

*à ce sujet dans les années du siècle dernier ,LA BOURDONNAIS rentre à toulon en
hiver par fort mistral et*

*de nuit après 3 semaines de mer ,entraînement de longue durée ,comme l'escadre
noire met du temps à arriver la pacha prend la manoeuvre et décide de rentrer seul .*

*nous nous sommes mangé l'angle du quai de millaud résultat 2 m de déchirure dans la
coque juste dans la cambuse ,la soute à pinard éventrée et les boites de conserve de
10kgs qui flottent.*

les menus n'ont pas été triste à la mission suivante

jminet

Naviguez bien, naviguez pleins!!

J-C

*Sécurité passive: Boire beaucoup. Souffler beaucoup. Bien refermer le petit bouchon.
Stocker sous les couchettes, ça augmente la flottabilité.*



Sécurité

Partir à l'aventure oui, mais en minimalisant les risques ! Tel est le dilemme pour beaucoup de candidats au départ. Ils se rêvent successeurs d'Henry de Monfreid ou de Bernard Moitessier ou admirent les marins ayant surmonté des situations extrêmes comme dans le récit de Caramel que je viens de citer. Mais ils préféreraient eux-mêmes éviter les désagréments et la rudesse de la vie de leurs modèles, aseptiser l'aventure et contrôler l'impondérable. Ils essaient de dépouiller le voyage de tout risque. D'autant plus, et c'est compréhensible, s'ils naviguent en famille.

Risques d'accidents en mer, de maladies ou de blessures, mais surtout : attention aux pirates !

Il est vrai que les marins se sont toujours régalés d'histoires de pirates ! Pirates légendaires, craints mais admirés, ou pirates d'aujourd'hui moins glorieux, mais de plus en plus actifs et gênants pour les navires qu'ils soient marchands ou de plaisance. Ils restent apparemment la plus grande source de crainte pour les plaisanciers. En effet, sur le site STW, la rubrique « sécurité » permet d'accéder aux thèmes suivants le chiffre entre parenthèses indiquant le nombre de dossiers consultables : balise de détresse (1), homme à la mer (11), piraterie (111), radeau de survie (6), sécurité individuelle (12), sécurité navire (23), techniques de survie (3). La piraterie fascine, le mythe est encore actif !

Evidemment, la piraterie n'est pas seulement une légende de pontons, même si elle reste difficile à évaluer. Très concrètement, dans les rapports annuels de piraterie, quelques cas peu encourageants apparaissent, entre autres vols ou détérioration d'annexes et de moteurs hors-bord.² Mais elle ne semble pas constituer un risque supérieur aux accidents de navigation. Dans les blogs que j'ai compulsés, les récits d'accidents vécus par les équipages sont beaucoup plus nombreux que les anecdotes relatant des actes de pirateries qui, de plus, n'impliquent pas directement les blogueurs.

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/forums/la-taverne/messages/1263863-skipppers-protectez-vos-matelots-devenez-ethylo-responsable>

² <http://www.noonsite.com/General/Piracy/PiracyReports2012>

Certains endroits ne sont pas réputés pour être sûrs. Les amis d'Aventurier ne sont pas à l'aise le long des côtes vénézuéliennes :

Les seuls moments d'appréhension nous viennent de la psychose qui est créé autour de la piraterie dans la région. A chaque apparition de feux au loin, nous nous posons des questions : Pirates? Pétroliers? Cargos? Hallucinations?...¹

Caramel, qui y navigue par sécurité en flottille de trois voiliers, en a d'ailleurs été quitte pour la peur grâce aux précautions prises par l'équipage :

Au Venezuela, sur la côte continentale, il faut toujours être sur ses gardes, surtout si l'on est seul au mouillage. Nous enchaînons les moteurs hors-bord pour doubler les cadenas et installons notre petite alarme volumétrique au dessus de la descente pour protéger l'arrière du bateau. Comme la journée a été très longue, nous fermons le bateau et nous effondrons à 21h00.

Beep – Beep – Beep : 110 Db, ça vous réveille un mort : l'alarme sonne. Nous bondissons dans le carré. Le Captain ouvre le capot tandis que Catherine lui tend un gros projecteur. Un petit canot flotte juste derrière Caramel avec deux hommes à bord. Un grand coup de projecteur les aveugle, le Captain crie "Vamos", ce qui en l'occurrence ne veut rien dire ... Les deux vilains renvoient en écho "Pescadores, pescadores". Sur le moment, nous comprenons "Panous, panous"... C'est bon pour cette fois. Sous le rai lumineux aveuglant, ils démarrent leur moteur pour s'éloigner de Caramel. Vous aviez dit pêcheurs ?

Les plus étonnés, cela aura été certainement eux. Ils ont été repérés sans avoir mis le pied sur le bateau (on ne pêche pas à 01h00 du matin dans ce coin). Les moins rassurés, c'était nous, nous avons eu du mal à nous rendormir ... Cette simple petite alarme infrarouge à 40 euros dans tous les Bricos nous a peut-être économisé une situation plus critique !²

Par contre, la petite délinquance est monnaie courante et signalée dans plusieurs blogs. Comme Galapiat en a fait les frais au Cap Vert :

En tous cas, me voici réconcilié pour de bon avec Boavista, même changée, même quand des petits cons ne trouvent rien de mieux pour s'occuper que de creuser un

¹ <http://voile.esperanza.free.fr/>

² <http://www.amelcaramel.net/news13.php>

boudin de mon annexe. Décidément, quelques jours de refit au CVD de Dakar ne seront pas du luxe.¹

Pénélope craignait cette délinquance côtière comme beaucoup d'autres navigateurs :

***Ulysse :** Pénélope avait déjà une grosse appréhension même dans son pays. Moi j'avais l'esprit libre par rapport à ça. Mais elle voyait du danger partout alors c'est vrai ça crée une tension permanente et du coup nous avons dû nous limiter aux endroits très civilisés. Surtout qu'après le Brésil c'était fini, on ne pouvait plus trouver des endroits pareils. J'avais pensé aller au Venezuela, mais là c'était hors de question. Elle ne voulait même pas en entendre parler*

***Pénélope :** Et ça, c'est dommage... bon je n'étais pas vraiment une bonne équipière pour ce côté-là.*

***Ulysse :** oui, mais elle a quand même bien supporté... ; mais c'est vrai un peu plus d'insouciance aurait peut-être aidé... Bon après, l'insouciance, cela peut être dangereux.*

***Pénélope :** C'est intéressant parce que j'avais une confiance complète en toi pour la navigation. S'il t'arrivait quelque chose, je ne savais pas ce qu'il fallait faire.*

La perception des risques dépend non seulement du genre de situations concrètes que l'on pourrait potentiellement rencontrer, mais aussi de facteurs subjectifs et culturels. Pénélope, durant le voyage, avait peur des agressions, peur des gens : elle est citadine et originaire d'un pays au taux de délinquance urbaine assez élevé. Par contre, elle ignorait tout de la navigation et avait une confiance totale en Ulysse dans ce domaine, à tel point qu'elle n'a même jamais craint que celui-ci soit invalidé par un accident et qu'elle soit forcée de prendre la barre. Elle perçoit les risques auxquels elle peut donner du sens dans son univers. D'autre part, elle nie le risque de perdre son mari en mer, elle n'est pas capable de l'appréhender, car il la dépasse, mais elle doit cependant vivre avec lui.

La « domestication symbolique » du risque suppose également que nous soyons capables de le nier, de le mettre à distance, de trouver de « bonnes raisons » qui nous permettent de continuer à vivre, avec et malgré lui. (Peretti-Watel 2002 p.37)

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/11/20/15870774.html>

Mais quand a-t-on pris assez de précautions ? Le danger est par nature hasardeux, imprévisible. Quel est dès lors le seuil de prévention raisonnable ? Lorsqu'un accident arrive, on se dit toujours qu'on aurait dû être plus prévoyant. Mais penser sans cesse aux risques potentiels est aussi inhibiteur.

Il faut doser prévoyance et insouciance pour être capable de saisir les opportunités d'expériences qu'offre le voyage.

***Pénélope :** Je crois qu'il faut un peu d'inconscience pour partir comme cela. Sinon on ne le fait pas. Je pense qu'on ne part pas. Parce qu'on essaie de préparer le maximum, de faire le plus... mais si jamais... On ne peut pas. C'est tellement une situation au jour le jour, au moment. Je pense que le plus difficile c'est ça, c'est le départ. C'est pour ça que nous voulions arrêter quand on a eu le premier coup de vent. Mais j'ai dit : c'est dommage. Peut-être que c'était une expérience, de se mettre en question. Pour moi je trouve que vraiment c'était à faire. Même si c'est un peu un combat, je pense que tout le monde cherche ça. Mais il faut une dose de conscience et une d'inconscience, il faut de tout. Il faut un peu de chance aussi.*

Ce souci sécuritaire intervient déjà dans le choix du bateau : le matériau dans lequel il est construit, ses formes, son comportement marin.

***Ulysse :** Je lui dis : « je pense que c'est un bateau sûr ». Moi je cherchais la sécurité d'abord.*

L'équipement de sécurité dépend, lui, des bourses et de la mentalité plus ou moins farouche de l'équipage.

Outre la piraterie, les risques potentiels d'accidents ne sont pas négligeables sur un voilier, même s'ils peuvent être minimisés. Sans être alarmiste, il faut néanmoins agir avec circonspection et prendre soin du bateau comme de l'équipage. L'isolement dans lequel on se trouve, que ce soit en traversée ou dans un mouillage retiré, force à la prudence. Du matériel défaillant peut représenter un danger grave et occasionner des blessures difficiles à traiter à bord. C'est pourquoi emmener son corps en vadrouille autour du globe équivaut pour de plus en plus de voyageurs à s'équiper d'une pharmacie impressionnante. Qu'il s'agisse d'un doigt écrasé dans une poulie ou d'une intoxication alimentaire, il vaut mieux pouvoir y faire face avant d'avoir l'opportunité de rencontrer un médecin. Loren soigne ses fils qui ont sucé un glaçon contaminé :

Pendant que nous parlons avec d'autres navigateurs, dans notre dos, Hubert et Paulin acceptent un glaçon au coca que leur offre une douidou. Avant que nous ayons pu le leur retirer, ils en ont déjà sucé. Or, ici, l'eau est souvent infectée. De fait, ils seront malades pendant trois jours : fièvre à 40° et antibiotiques suivront.¹

Un nombre croissant d'ouvrages traite du sujet de la santé à bord et donne des conseils d'automédication. Les cours de « médecine à bord » ont un succès grandissant et les sociétés de diagnostic et conseil médical à distance, développées à l'origine pour les navires de commerce, ont ouvert maintenant leurs services à la plaisance. Les futurs voyageurs apprennent ainsi comment traiter tous les problèmes de santé qu'ils pourraient rencontrer, jusqu'à être capable de pratiquer de petites interventions chirurgicales. Mais ils ont rarement besoin de ces connaissances, heureusement ! De plus, dans toute la zone de navigation qui nous occupe, il est aujourd'hui possible de se faire soigner. Mais au milieu de l'Atlantique, une fracture causée par une mauvaise chute en essayant de rattraper la splendide dorade coryphène qu'on vient de laisser échapper doit être traitée à bord et par l'équipage. Le Capitaine d'AbraCatabra, la cheville blessée lors d'une manœuvre, s'est soigné lui-même jusqu'à Dakar où il consulte enfin le médecin :

Pour Jean-Luc, le diagnostic est enfin établi. Il ne fallait pas hésiter entre une fracture et une entorse, il y a les deux. Jean-Luc revient après un passage à la pharmacie (99 000 CFA) avec un chevillière et une attelle qu'il devra porter pendant 1 mois et rester en place le plus possible !!!²

Cependant, la prise de risque représente un très subjectif attrait du voyage. Ulysse adorait pénétrer dans les embouchures de fleuves brésiliens. La probabilité d'échouer était grande ; il risquait parfois gros à ce jeu. Mais le plaisir qu'il avait à pénétrer là où d'autres reculaient lui valait quelques sueurs froides, même s'il avoue qu'au bout de quelques semaines, il était exténué par la tension et la concentration que cette navigation sauvage demandait.

Cette prise de risque fait partie de l'aspect initiatique du voyage. Un article intitulé « *Vivre c'est prendre des risques* » de France Guillain, navigatrice au très long cours, est annoncé ainsi :

¹ Loren, blog archivé.

² <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=236>

« Trop de sécurité rend stupide », ainsi pourrions-nous résumer la thèse de France Guillain, globe-trotter impénitente. Vivre pleinement, c'est accepter de prendre des risques et de renoncer aux fausses sécurités de la vie moderne.

Il y a 2500 ans, Platon, dans le Dialogue de Critias déclarait : « Il y a trois sortes d'Hommes : les Vivants, les Morts et Ceux qui vont sur la Mer ! » Je fais résolument partie de ceux qui n'aiment pas du tout savoir ce qu'ils feront demain et de ceux qui partent sur la mer puisque j'ai passé 22 ans à la voile à travers les océans. Sans assurance d'aucune sorte, sans SAMU ni salaire garanti, sans assurance sur la vie ou sur la mort, sans aucune autre aide que moi-même pour me maintenir, ainsi que mes enfants, en bonne santé, étudier sans école, nous déplacer sans satellites avec une énergie gratuite : le vent. Du vent, rien que du vent ! ... (France Guillain) ¹

Pénélope porte un regard critique sur ses propres craintes, concernant la délinquance et son excès de prudence qui lui a gâché une partie du plaisir de voyager.

Pénélope: *Parfois j'avais l'impression que je lui gâchais le voyage pour cette question de sécurité. Moi c'est sur le côté sécurité que j'étais très stricte. Surtout qu'on a fait beaucoup de hors piste au Brésil. Et cela m'angoissait parce que les gens faisaient toujours des trajets. Il y a même des régates qui se font au Brésil mais organisées avec des bateaux à moteur à l'avant avec police et des bateaux à moteur.... Et nous on faisait tout seuls, à rentrer... il voulait faire toutes les rivières, tous les petits coins où peut-être les gens n'avaient jamais vu un voilier. Et cela me... Ce côté que je me sentais trop exposée. Trop. Et ça, j'étais toujours avec un pied que je freinais. Et peut-être j'ai gâché parce que les gens, les couples, et j'en ai connu beaucoup que dans le voyage... Même ils ont été dans l'Amazonie, ils étaient toujours très cools très tranquilles. Pour laisser son annexe, pour faire ci pour faire ça. Pour aller en ville. Et moi j'étais toujours dans l'esprit, la Brésilienne. Il faut faire attention, il faut pas montrer... Je pense que tous ces gens qu'on a connus, ils ont eu des problèmes. L'un il a été volé l'annexe, l'autre il a été volé le moteur, l'autre était volé... Mais le fait est qu'ils ont profité plus que nous. Il y des moments où nous étions trop crispés. Or ça, c'est un côté que je n'ai pas trop apprécié.*

Elle regrette de ne pas avoir montré, dans tous les domaines, la légèreté dont elle faisait preuve en navigation, en ignorant simplement les risques encourus.

¹ <http://www.onpeutlefaire.com/articles/a-vivre-cest-prendre-des-risques.php>

Néanmoins, Ulysse voit clairement le Grand Voyage comme un phénomène de mode, une forme de tourisme où l'on ne rencontre que peu de risques si on ne les cherche pas :

Ulysse: oui, c'est devenu une sorte de mode... C'est vrai qu'il y a un côté très sécurité dans ce genre de voyage. On ne s'engage pas à grand-chose. Il y a des gens qui sont partis sans aucune expérience, ils se sont formés sur le tas et bon, ils s'en sont sortis comme les autres. Je ne trouve pas que cela a un caractère exceptionnel de faire ce genre de [voyage].

Ulysse est un démystificateur!

Et bien oui, touristes aussi!

Les navigateurs au long cours sont des voyageurs, mais ils sont souvent touristes aussi. Comme l'écrit Jean-Didier Urbain, c'est là le lot de tous les voyageurs qu'ils l'acceptent ou non (Urbain 202 p.328).

Les escales dans les ports donnent aux voyageurs l'occasion d'y abandonner leur voilier sans trop de risques pour s'en aller visiter une ville proche, ou plus rarement l'intérieur du pays. Là, ils troquent leur casquette de marins aventuriers pour celle plus banale de visiteurs, n'hésitant pas à se rendre à l'office du tourisme pour obtenir des informations, comme l'équipage d'AbraCatabra :

Jean-Luc, Alicia, Damien et Hélène partent prendre des informations pour faire une excursion dans les terres de l'île de la Gomera : office du tourisme d'abord puis informations pour louer une voiture avec 7 places.¹

Même si, avant le départ, Ulysse avait épluché les blogs à la recherche d'informations sur les lieux où ils comptaient faire relâche, une fois sur place, Pénélope n'hésite pas à fréquenter les offices du tourisme:

Pénélope : Moi j'allais plutôt, à chaque endroit, à l'office du tourisme et je regarde les cartes postales. Car tout ce qui est sur les cartes postales, ce sont des choses à visiter.

Il s'agit souvent d'excursions d'une journée, voire de quelques jours. La caisse de bord fait la différence. Les places de port coûtent cher. Les excursions deviennent un « voyage » dans le voyage. Seul l'équipage de Caramel délaisse son bord pour un périple

¹ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=168>

en louant les services d'un guide. Les autres se contentent de louer une voiture ou utilisent les transports locaux pour visiter des sites inaccessibles par voie de mer. Mais il n'est pas rare qu'ils acceptent les propositions d'un guide local. L'équipage d'Abacatabra est accosté, à peine amarré :

Ça y est nous sommes amarrés, mais pas encore tranquilles. Deux autres montent sur le bateau pour nous proposer leurs services pour la visite du volcan. Négociations, échanges et rendez-vous est pris pour le lendemain, nous irons sur le petit cratère.¹

Durant deux jours, ils visiteront l'île avec leur guide, grimperont sur le volcan et découvriront un village où ils achèteront du vin. La navigation de plaisance devient ainsi, même à petite échelle, source de revenus pour les habitants d'endroits seulement accessibles par voie de mer et qui savent donner aux navigateurs ce qu'ils recherchent, un tourisme authentique et sans intermédiaire. Certains se sont spécialisés dans l'accueil des voileux, comme Toni rencontré au Cap Vert par Nomade:

Une fois à terre, nous ferons connaissance d'Alberto, un de ceux qui nous a aidés, et de Toni, un gaillard à l'air sympathique qui semble nous rencontrer par hasard dans LE bar de Furna (en fait il n'en est rien ; c'est LE spécialiste de l'accueil des voileux). Tout le charme du port tient à ses habitants : le beau Toni, donc, avec qui je prendrai une demi cuite, un samedi soir...²

Paradoxe, ils se mêlent aux touristes tout en regrettant la présence de ceux-ci, confirmant les propos de Jean-Didier Urbain:

Le touriste proclame son refus, sa répulsion face à ses doubles toujours « trop nombreux », son refus de lui-même. (Urbain 2002 p.38)

L'équipage de Tomahawk assiste au carnaval de Sainte-Lucie dans les Îles Grenadines parmi d'autres touristes :

Par contre, nous avons le sentiment que cette fête à l'origine locale, attire maintenant de nombreux touristes et a perdu un peu de son âme et de sa spontanéité.³

Souvent, les excursions se font à la faveur de visites d'amis ou de la famille qui rejoignent le bord aux escales. La vie quotidienne du bord est bousculée et ce sont des « vacances » qui commencent : celles des invités. Et celles des navigateurs qui, l'espace

¹ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=205>

² <http://mrpnr.free.fr/voyage3.htm#senegal>

³ Tomahawk, blog archivé.

de quelques jours, laissent leur identité de grands voyageurs, profitent des facilités touristiques disponibles.

Leurs invités repartis, ils retrouvent leur quotidien de baroudeurs des mers et leur liberté. Car ces visites leur font retrouver l'espace-temps qu'ils avaient fui en partant. Les jours de vacances des invités sont comptés et il faut les utiliser au mieux ; dates d'arrivée et de départ, avions à prendre, les contraintes temporelles des invités règlent subitement la flânerie du voyage. Il s'agit aussi de leur faire vivre un maximum d'expériences dans ce laps de temps limité. Tant que durent les vacances de leurs invités, les voyageurs se font pareils aux locataires de bateaux : le temps reprend son emprise. La liberté spatiale se réduit aussi : visites de lieux renommés, obligation d'être à la date prévue à proximité de l'aéroport. Certains sont heureux de voir partir leurs hôtes malgré le plaisir des moments partagés : le bord est devenu leur quotidien et ils y ont établis des routines qu'ils ont hâte de retrouver.

Mais tous les voileux n'aiment pas le tourisme. En bons voyageurs, ils dénigrent leurs « méprisables » doubles (Urbain 2002) : je n'ai pas relevé de récit de rencontre entre locataires de bateaux et navigateurs au long cours. Mais Galapiat qui voyage avec sa sœur hors des sentiers battus les traite durement :

Moins les équipages sont expérimentés et plus ils éprouvent le besoin de se coller à nous. Les dérapages ça et là sont courants et je redoute chaque nuit la collision d'un de ces blaireaux en catacaravane de location mouillé trop près et trop court. Je les maudis et ne dors que d'un oeil.¹

Certains équipages choisissent le tourisme humanitaire et participent au programme d'entraide de l'association française de solidarité « Voiles sans frontières » :

Créée en 1997, l'association «Voiles Sans Frontières» intervient en zones isolées, uniquement accessibles par voies maritimes ou fluviales. Avec le concours de bateaux de Grand Voyage, VSF réalise des actions médico-sanitaires, mène des partenariats scolaires et éducatifs et des projets de développement au profit de populations enclavées.

Nos zones d'interventions sont actuellement les fleuves Sine Saloum, la Casamance au Sénégal.²

Chargés de matériel scolaire, de médicaments ou d'argent, ils atteignent des villages uniquement accessibles par bateau. Ils ont parfois établi un partenariat entre des écoles

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2011/03/12/20607334.html>

² <http://www.voilessansfrontieres.org/>

françaises et des écoles sénégalaises. Grâce à l'association, ils sont attendus et accueillis par les contacts locaux. Cela leur permet de vivre des expériences très riches, mais qu'il est difficile de se dégager d'un déséquilibre : riches sauveteurs et pauvres sauvés. Néanmoins, les expériences semblent beaucoup plus positives que négatives. (Je reviendrai sur ce point dans le chapitre 6, en traitant des destinations.)

Cap à L'Est

L'arrivée était déjà contenue dans le départ. Le retour fait partie du voyage qui sans lui devient errance. Il donne sa saveur au temps que dure la croisière et consacre l'initiation. Il en est la limite, planifiée, inchangeable car dépendant des conditions météorologiques, contre laquelle se profile la liberté provisoire des navigateurs.

Dernière escale

Pour rejoindre leur port d'attache, la plupart des Atlanticos traversent une fois de plus l'océan, mais cette fois d'ouest en est : souvent plus corsée que l'aller puisque sous des latitudes plus septentrionales, cette navigation mène aux Açores. Dernière étape du périple... dernier rite du passage. Les navigateurs munis de pinces et de peinture vont ajouter leur ex-voto aux milliers de dessins qui ornent le quai de la marina d'Horta. Un rituel puissant. Tous ceux qui se retrouvent là l'ont réussi, ce Grand Voyage !

Je pense très franchement que les plus grands « furieux » de l'Atlantique se donnent RDV , à cet endroit , et pour ainsi dire , ça fait franchement du bien de rencontrer d'autres fous ..

Nous avons rencontré quelques personnes avec un budget aussi misérable que le notre et des bateaux parfois très sous-équipé .

Nous avons par ailleurs effectué , la traditionnelle escale à Horta , qui a durement éprouvé mon foie , et gribouillé l'obligatoire dessin sur les quais de ce port (âmes sensibles s'abstenir, cf photo) .¹

¹ <http://www.sangriaquilamis.org/les-voyageurs/transat-de-laurent/>



Santa Lucia : ex-voto à Horta : <http://www.sangriaquilamis.org/les-voyageurs/transat-de-laurent/>

Trace de l'épreuve subie et réussie, un petit logo pour le bateau et le nom des membres d'équipage sont peints sur la pierre. Une peintre fréquentant assidument les Açores en parle ainsi :

Avec le développement de la navigation à voile, les messages se sont intensifiés et ce rite de peindre face au volcan, face aux mystères de l'océan et aux mystères du volcan « les mistériosos » sur cette plaque tournante, sur la plaque tectonique elle-même qui relie les trois continents, Afrique, Europe et Amérique, semble rejoindre celui des peintures murales de la préhistoire, faites pour conjurer les dangers, mais aussi pour exprimer le monde qui se révèle. Ici à Horta, la peur de l'océan semble avoir été enfin apprivoisée dans un mode souvent ludique, à la fois individuel et collectif, par les humains épris de liberté et de connaissances qui le sillonnent, tel une grande prairie avec sa poésie, sa musique, sa dialectique du temps. ¹

Aux Açores, le voyage se termine, la dernière traversée n'étant plus que la transition qui prépare à retrouver le port d'attache. Dernière pause, dernière immersion dans la communauté des voileux. Soirées au bar de Peter, le rendez-vous inévitable des Atlanticos sur le retour. Tomahawk en témoigne

.....Aujourd'hui Horta est la Mecque et le point de rencontre des navigateurs qui recherchent un lieu de repos au cours de leur voyage sur l'Atlantique. L'ambiance du port est très sympathique. Nous y retrouvons avec grand plaisir Pythrera, ainsi que d'autres équipages rencontrés aux différentes escales. Que de discussions sur les

¹ <http://www.annie.guir.fr/Memoire-sauvee-du-vent-Un-rite-de-traversee-a-Horta-aux-Acores-ile-de-Faial,010>

pontons ! Bien sûr, le soir, tout ce monde se retrouve chez Peter, au Café des Sports, bistrot mythique et légendaire. Heureusement il y a les soirées avec les copains, les apéros chez Peter, sur Pythrera, et sur Tomahawk ainsi que les dîners au restau à plusieurs équipages.¹

Entre fierté, nostalgie et petite –ou grosse– crainte des retrouvailles avec un quotidien terrien, les sentiments des navigateurs oscillent durant cette escale où ils font le bilan de leur Grand Voyage. Ce n'est pas un cercle qui se referme, mais une spirale. Le voyage donne une dimension supplémentaire à la vie de ceux qui l'ont bouclé.

Arrivée

Pour ceux qui sont attendus, l'arrivée est remplie de joie, comme Tomahawk :

En approchant du petit port, nous apercevons, un attroupement sur la jetée, ce sont nos familles, des amis et quelques collègues de travail de Xavier (qui ont fait le déplacement depuis Chambéry) qui nous attendent.

Les banderoles sont déployées. Quel Accueil, quel Bonheur ! j'en ai presque les larmes aux yeux ! Même le soleil est au rendez-vous ! Le temps de ranger rapidement Tomahawk, et nous sommes à quai. Embrassades, émotions, larmes, des instants inoubliables et irracontables. La presse locale a été même conviée, et nous devons consacrer quelques minutes à la journaliste du Télégramme de Brest !

Tout ce petit monde se retrouve dans la maison familiale où ma mère nous a préparé un magnifique buffet. Voilà notre belle aventure familiale qui se termine merveilleusement bien.²

Par contre, ceux qui doivent se reconstruire totalement une vie à terre, comme Galapiat, sont moins prolixes. La parenthèse du voyage se referme discrètement :

Nous mouillons devant Hyères le 14 et laissons le bateau à l'ancre jusqu'au 17 matin où j'ai rendez-vous au Gapeau pour le lever et le mettre à sec. Terminus. Fin du voyage.³

¹ Tomahawk, blog archivé.

² Tomahawk, blog archivé.

³ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2011/08/19/21823213.html>

Post navigationem

Les Atlanticos venaient d'horizons très différents avant que leur rêve commun ne les rapproche : le Grand Voyage fut leur dénominateur commun. À Horta, ils s'immergent une dernière fois dans la tribu des voileux. L'entre-deux de la croisière s'est refermé derrière eux. Il leur faut replonger dans la vie qu'ils avaient laissée pour un temps. Le retour les sépare en les renvoyant à leur situation individuelle : il est différent pour tous, plus ou moins agréable ou douloureux, aisé ou laborieux. Partis pour une année sabbatique, il leur faut retrouver leur vie d'avant qu'ils ne soient voileux. Lorsqu'ils ont tout quitté pour larguer les amarres, c'est une nouvelle existence qu'ils doivent recréer. Ils n'étaient pas égaux devant le départ, ils ne le sont plus devant le retour. Pourtant ils gardent un point commun : le voyage les a transformés et il a modifié le regard qu'ils portent sur le monde et sur les autres. L'expérience valait la peine.

La première euphorie des retrouvailles avec famille et amis cède le pas à une certaine tristesse, celle de vider le bateau. En effet, la plupart des équipages doivent vendre au plus vite leur bateau pour financer leur réinstallation en France. Certains voiliers, comme celui de Tomahawk, ont déjà trouvé acheteur avant la fin du périple :

Les jours suivants seront moins drôles. Déménagement intégral du bateau dès le lendemain de notre arrivée. Le mardi suivant, il est sorti de l'eau pour être mis en chantier pour quelques semaines afin de le livrer tout neuf à son nouveau propriétaire, fin juillet. Eh oui Tomahawk est vendu. Les futurs propriétaires sont Marc et Béatrice (équipage de Coconut) avec qui nous avons eu grand plaisir à naviguer dans les îles vénézuéliennes.¹

C'est toujours un moment douloureux : on s'en sépare comme d'un fidèle compagnon.

Face à la réinsertion dans la société, les réactions sont très individuelles. Certains se réjouissent de la retrouver avec tout son confort : ils s'y reconnaissent d'autant mieux qu'ils se sont plus dans la vie plus spartiate du voyage :

À l'heure où nous écrivons ces lignes, cela fait quinze jours que nous sommes rentrés, nous apprécions vraiment le confort de la vie à terre (douche chaude, grand lit qui ne bouge pas, internet) et le fait de retrouver la famille et les copains. Nous nous

¹ Tomahawk, blog archivé.

préparons à aller travailler et à construire une maison. Mais nous pensons déjà au prochain voyage et nous ferons tout pour pouvoir repartir un jour...¹

Galapiat rentre seul. Toute son existence est à reconstruire : il a refusé d'y songer même s'il s'est souvent entendu dire que la préparation au retour participait à la réussite du voyage. Il sait qu'il a changé et que cette nouvelle existence ne pourra pas être comparée à celle qu'il menait avant le départ. Il accepte stoïquement le challenge :

Les copains rencontrés en route et rentrés avant moi me l'ont tous relaté: le blues du retour est un passage obligé et inévitable, et ce, quelles que soient les circonstances; que l'on revienne accompagné et retrouve maison, boulot, relations là où on les a laissés ou qu'au contraire, comme dans mon cas, rien ni personne ou presque ne vous attend. On dit qu'un grand voyage réussi tient à la qualité de sa préparation, à sa pleine réalisation et à l'anticipation des conditions de son retour. Je dois admettre que j'ai assez délibérément ignoré la dernière phase. Mais les pages blanches ont leur mérite: Il faut reconstruire en cohérence avec ce que l'on est devenu plutôt que de reprendre des habitudes qui ne vous correspondent plus nécessairement. On verra bien.....²

Le capitaine de Santa Lucia est jeune : il a 26 ans, mais aucune envie de réintégrer une existence normale. Il s'y sent forcé.

Il est 19 h, je ressasse cet énorme amas de souvenirs qui fourmille dans ma tête de jeune con de 25 ans , en dégustant un St Verand 2004 , sur ma terrasse , avec une vue éblouissante sur les coteaux du Mâconnais , allumés par cette lumière douce de Septembre.

Je me demande toujours ce que je fous ici .

On a l'impression avant de revenir chez soi , d'une grande virée , que tout va changer , et que rien sera plus pareil .Foutaises .

Rien n'a changer. Sarkozy ou pas , le monde tourne toujours et la France aussi .La vie suit son cours ...Les cons sont toujours aussi cons et le potes sont toujours présents a l'appel ..

¹ <http://saltimbanque.chez-alice.fr/tranre.htm>

² <http://galapiat.canalblog.com/archives/2011/08/19/21823213.html>

Je vais désormais devoir reprendre ce que l'on appelle « une existence normale », c'est à dire boulot , moins de bateau , moins de temps , moins de plaisir mais plus de fric.

Passé l'euphorie des retrouvailles avec les potes et la famille , passé la satisfaction du voyage accompli , j'en reviens donc à me demander ; « Merde! Pourquoi je suis revenu ? »¹

D'autres encore ne parviennent pas à se réadapter. Voici trois postes d'un forum consacré au retour :

– Je ne retiens que ce qui fait mal : être en France sans date précise de départ, la grisaille, l'ennui, je trouve tout moche et je n'ai aucune envie d'aller vers les autres (impression qu'on a rien à ce dire, pas envie de parler de futilité), bref, aucune envie de s'intégrer.... Il faut donc que cette pose passe vite vite... Quand je pense à cette année passée j'ai les larmes aux yeux. Je me suis plutôt bien adapté à cette vie pourtant difficile mais c'est sur je refuse de me readapter à la sédentarité. Ce srai comme accepter d'être enterrée vivante!.....

– Je me suis toujours demandé comment on pouvait arriver à rentrer après une telle expérience?! apparemment difficilement!.....

– En tout cas, Pierre est un heureux homme : difficile de trouver une femme qui n'a pas envie de s'intégrer dans la vie sédentaire et qui veut absolument vivre sur un voilier!²

Cette navigatrice, qui rentre d'un an de voyage, ne parvient plus à trouver sa place à terre. Elle projette déjà, avec son capitaine, de partir, cette fois pour de bon : le voilier comme style de vie. Le premier commentaire abonde dans son sens. Le second souligne une fois de plus la disparité des perspectives féminines et masculines, qu'elle soit réelle ou imaginaire : les hommes voudraient partir et les femmes ne rien quitter.

Cette difficulté à la réinsertion peut être problématique : il a des navigateurs qui ne rentrent pas. Ils restent bloqués dans l'espace liminal du voyage et continuent à tourner autour du monde, sans but, ne sachant plus s'adapter à la vie à terre, n'aimant plus vraiment la vie en mer. Ulysse parle ces égarés de l'océan :

¹ <http://www.sangriaquilamis.org/les-voyageurs/transat-de-laurent/>

² <http://tourdumondeenvoilier.msnyou.com/t998-retour-d-un-tdm-betement-avorte?highlight=retour>

Ulysse: ... après il y a tous les autres qui font les grenouilles, qui font une espèce de cercle permanent.

Ils donnent l'impression d'avoir raté la rencontre avec l'existence, avec eux-mêmes et avec les autres, dont leur voyage leur donnait l'opportunité. Ils effrayent un peu : ce ne sont pas des modèles. Ce participant à un forum en a croisé.

N'empêche que pendant mon voyage, je n'ai pas rencontré que des gens heureux. Il y avait des paumés aussi, des gens tristes et sans plus d'illusions..¹

J'en ai aussi rencontré². Ils étaient réfugiés dans la rivière Guadiana qui forme la frontière Sud entre le Portugal et l'Espagne. Cet estuaire est un lieu d'entre-deux. La mer pénètre la terre et ses marées se font sentir 40 km dans les terres inversant le courant toutes les 6 heures : à chaque flot, l'eau de mer remonte la rivière et remplace l'eau douce qui reprend ses droits au jusant. En aval, la côte verdoyante, des stations balnéaires à la mode, des terrains de golf. En amont, des collines sèches, de petits villages. La pauvreté du côté portugais, une aisance neuve du côté espagnol : le fleuve sépare deux cultures, deux langues, deux peuples. Le long de son cours, d'anciennes guérites rappellent le temps où des soldats interdisaient tout contact d'une rive à l'autre. L'eau est un hiatus entre deux mondes.

Ils s'étaient installés là, leurs bateaux ancrés changeant de sens avec les marées : la proue vers la terre ? Ou la proue vers la mer ? Ils s'étaient vidés dans une errance sans but et ne savaient plus où aller. Parmi ceux dont les bateaux tournaient sur leur mouillage dans une sorte de danse indécise, un pilote de chasse qui n'avait pas 50 ans, retraité de l'armée allemande que sa femme venait rejoindre de temps en temps, et un suédois qui approchait de 70 ans et son épouse brésilienne, s'étaient déjà rencontrés trois fois lors de tours du monde différents ! Ils avaient peu à raconter, discutant l'état de telle ou telle marina, ou s'échangeant les adresses de bons bistros. Ils ne savaient plus très bien quelle serait leur prochaine étape. Ils avaient été partout. Lassés de bouger sans cesse et sans but, ils ne pouvaient pas non plus se résoudre à poser leur sac à terre. Jamais nous ne les avons vus créer un contact avec des Espagnols ou des Portugais. Leurs journées se passaient à faire passer le temps. Ils avaient vu beaucoup, mais avaient peu appris. D'autres vivaient de presque rien, comme cette famille décrite par un participant à un forum de HEO:

¹ http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8

² Rencontres faites lors de notre voyage le long des côtes espagnoles et portugaise en 1998.

*À cette famille de Français, clochardisée sur une côte d'Amérique du Sud? Le bateau poubelle incapable de reprendre la mer, les enfants non scolarisés destinés au quart monde.*¹

Néanmoins, tous les voyageurs ne vivent pas leur retour de façon négative. Parfois ils le considèrent comme une nouvelle aventure, un nouveau défi auquel ils s'attaquent avec dans le cœur le sentiment d'avoir osé aller au bout de leur rêve. Ce participant à un forum affiche une vision positive du retour : retrouver un dynamisme et une stimulation qui manque parfois dans la vie de bateau. Besoin d'alternance :

Sujet: Re: Pourquoi vous êtes revenu ? Ven 23 Mar - 8:29

Revenir ou pas? Et si l'important était juste d'avancer d'un projet à l'autre. Si la vie devait se résumer à un voyage en bateau, quelle tristesse! On a tous des gens fabuleux à découvrir à portée de la main.

J'en ai vu des navigants qui couraient sans cesse, toujours pressés, toujours stressés, d'autres qui après des mois ou des années de navigation auraient pu tout aussi bien rester devant la télé, les yeux et le cœur fermés.

Le voyage en bateau n'est qu'un support de vie et une sacrée leçon de liberté et d'humilité, alors après on peu continuer ou passer à autre chose, c'est un peu pareil tant qu'on avance.

Si on peut il vaut mieux éviter de revenir à reculons, c'est tout.

Nos retours à la "civilisation", nous les avons toujours vécus comme une aventure de plus, pas toujours facile c'est vrai, mais on y trouve les brassages d'idées et le dynamisme qu'il manque parfois sous les cocotiers.

Et puis il a des moments où on s'essouffle, où les contraintes du quotidien pèsent plus lourd, où on a besoin de poser son sac, où il faut savoir analyser les motivations qui poussent sur la route et en particulier en famille quand les besoins peuvent diverger.

Alors peu importe où l'on en est aujourd'hui, tropiques, 50èmes ou métropole, on sera vraiment revenu définitivement quand on sera sous-terre!²

Le couple suisse qui avait mis 13 ans à préparer son voyage conclut son blog ainsi :

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/>: forum inaccessible

² <http://tourdumondeenvoilier.msnyou.com/t484-pourquoi-vous-etes-revenu?highlight=pourquoi+vous+%EAtes+revenus>

Voilà plusieurs années que nous partageons avec vous notre quotidien, avec ses bons et ses moins bons côtés parfois, ainsi que notre belle aventure familiale à bord de New Life. Un gros challenge au départ puisqu'il a fallu redonner vie à cette carcasse en acier qui allait tout droit à la casse, la transformer en maison confortable pour qu'elle nous emmène au travers des mers et océans, en toute sécurité.

Notre voyage a été plein de rebondissements, riche en expérience, en découvertes et en rencontres. Une belle aventure humaine.

Côté famille, nous avons appris à vivre ensemble dans un espace qui n'est pas forcément grand, mais où la nature tout autour est immensément vaste. Jour après jour nous avons vu grandir notre petit moussaillon et nous avons tenté (comme chaque parents) de lui donner la meilleure éducation possible (et ce n'est pas fini...), avec une ouverture sur le monde tout en lui apprenant la tolérance en découvrant d'autres civilisations, cultures, coutumes et cela en suivant bien entendu une scolarité par correspondance avec ses joies et ses peines

Notre voyage nous a tous grandi et nous a énormément appris que ce soit sur les relations et rencontres avec autrui, de prendre conscience de notre consommation face à l'opulence et aux facilités du monde actuel, de vivre en harmonie avec la nature tout en la découvrant, le partage, l'entraide, le respect, le couple, la famille.

Il est temps maintenant de tourner la page et d'avancer vers une New Life 2 avec un retour en Suisse. Cette nouvelle vie sera plus ordinaire mais tout aussi excitante que la précédente, notre regard sur le monde ayant changé.¹

Leur rêve se retrouve dans leur bilan : ils ont vécu une expérience humaine riche qui les a fait grandir, mûrir et qui a modifié leur attitude au monde.

Ulysse lui aussi a réussi son voyage, son initiation. Au-delà d'une certaine désillusion, son expérience lui a fait prendre conscience que la liberté de la vie de bateau peut être enfermante : une bulle d'illusions. Si d'une part, il désire conserver l'autonomie à laquelle il a goûté à bord, d'autre part, cette expérience lui a appris à être bien là où il est et ne plus éprouver le besoin pressant, obsessionnel, d'aller sans voir ailleurs si l'herbe est plus verte :

Ulysse: maintenant je rêve de construire ma maison à mon goût. Je rêve d'une maison écologique, un petit peu pour retrouver ce que j'avais sur le bateau, avec de l'énergie

¹ <http://svnewlife.blogspot.be/search?updated-min=2012-01-01T00:00:00-08:00&updated-max=2013-01-01T00:00:00-08:00&max-results=9>

qui vient du soleil, de l'énergie qui vient du vent, arriver à avoir ma propre eau... Enfin, être autonome..... Je n'aime pas dépendre des autres. Je veux me débrouiller tout seul.

Patricia: *C'était cette sensation-là que tu avais sur le bateau ?*

Ulysse: *Oui bien sûr. Une sensation quand même de liberté, bien que j'étais enfermé dans ma propre liberté à moi, finalement. Puisque je m'étais créé un univers, mais je m'étais un peu enfermé dedans quand même. De toute façon, on ne peut pas toujours idéaliser quelque chose sans avoir de temps en temps des contrecoups par rapport à l'image qu'on s'en était faite. Et ça, je pense que n'importe quelle expérience est basée sur des aspects comme ça. Après, bon, moi ça m'a quand même beaucoup apporté pour la suite de ma vie, parce que maintenant je me sens bien où je suis.*

En guise de conclusion je laisse la parole à ce participant de forum :

Parmi ceux que la mer appelle, il y aura les élus qui continueront le voyage, d'autres qui s'arrêteront en cours de route pour différentes raisons : financières, familiales, ou plus simplement parce que ce n'était pas vraiment leur route...

Certains connaîtront cette vie pour quelques mois, ou quelques années... D'autres l'adopteront définitivement.

*Car que l'on ne se fasse pas d'illusion : le grand voyage initiatique ne laissera jamais intact.*¹

Alternances : Analyse du matériel empirique

Dans cette section j'analyse le matériel empirique présenté. Pour ce faire, je me sers des principes de l'analyse culturelle : c.-à-d. y débusquer ambiguïté et paradoxe aussi bien que cohérence et unité afin de dépasser les aspects individuels de l'expérience des voyageurs et de mettre en évidence les éléments socioculturels qui poussent ceux-ci à l'action. Il s'agit avant tout de mieux comprendre leur expérience et de la replacer dans

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=71314&PHPSESSID=dd1f7291e65c2dfdc530072f922033b8

le contexte du désir d'alternance entre liberté et stabilité qui caractérise la société actuelle.

Ainsi commence une discussion sur le Grand Voyage, publiée sur un important site spécialisé pour les navigateurs de plaisance :

*Les nomades marins... Ils portent en eux la sagesse de leur folie, celle de vouloir échapper à un monde dans lequel ils ne reconnaissent mal, et de vouloir en découvrir de nouveaux.*¹

Partir, quitter une vie qui ne comble plus, une société dont on se sent prisonnier est souvent décrit comme folie « sage » par les plaisanciers au long cours. Le Grand Voyage est leur utopie. Il est un rêve qui demande à être réalisé (Ricœur 1986) : celui de trouver, ailleurs et de manière provisoire, des conditions d'existence plus satisfaisantes, loin du stress et de la complexité de la société citadine, loin d'une vie sans relief, sans challenge ni aventure² (Jennings 1999). Fuir la consommation ainsi que l'emprise de l'ordre social et institutionnel est une motivation au départ souvent reprise par les futurs navigateurs. Tout au moins, expriment-ils ainsi l'esprit un peu rebelle dont ils se revendiquent volontiers. Alors que dans les faits, beaucoup, pensionnés relativement aisés ou familles aspirant au cocooning, ne souhaitent que faire une parenthèse pour pimenter un style de vie qu'ils ne désirent pas vraiment abandonner (Gauge 2009). L'échappée –la libération de contraintes éprouvées comme pesantes– se mêle à la curiosité de s'en aller vers le monde à la recherche d'eux-mêmes et d'un mode de vie qui leur donne un sens d'autoréalisation, de maîtrise et de contrôle de leur existence (Jennings 1999, Macbeth 1985).

Se faisant, ils se placent dans une mouvance double : d'une part l'aventure, la découverte, le dynamisme, l'ouverture au monde du voyageur. De l'autre, la lenteur sécurisante des nomades qui vivent repliés sur eux-mêmes en marge du monde. Voyage et nomadisme: deux regards différents posés sur l'existence, mais qui tous deux contrastent avec la vie sédentaire. Analyser la succession de lever d'ancre et d'ancrage qu'est le Grand Voyage complète le contraste souligné entre voyage et nomadisme. En effet, lever et jeter l'ancre, cette réalité tangible, quotidienne de la grande croisière devient métaphore chez de Singly. Il y voit l'image de l'alternance entre stabilité et mouvement nécessaire à l'individu actuel qui:

¹ <http://wr1.hisse-et-oh.com/375-les-nomades-marins> posté le 15/01/2005

² Jennings utilise elle aussi les termes « liberté » « échappée » et « rêve » dans ses intitulés de chapitres. Ayant décidé de mon titre longtemps avant de découvrir sa thèse, je les ai maintenus dans mon titre, la similitude démontrant leur importance fondamentale pour définir la plaisance au long cours.

[Alternance qui] autorise un renouvellement éventuel de soi, et surtout le sentiment de liberté, et donc d'une certaine maîtrise de sa vie [...] L'individualisation ne se limite pas à la retraite dans le désert, à l'aventure, à l'éloignement : elle alterne mouvement de désengagement et de réengagement. (de Singly 2003 p.109)

Le départ pour une longue croisière est stimulé par l'envie de désappartenance, de prise de risque, propagée par des modèles audacieux, individualistes. Pourtant, il est tout autant sous-tendu par le désir de trouver le temps du voyage, un espace de sécurité et de stabilité, une sphère intime isolée de l'agitation des grandes villes. Autonomie et appartenance. Tentatives de « se trouver », de trouver sa place dans le monde.

Le Grand Voyage, espace d'entre-deux, est aussi un rite initiatique où les voyageurs se livrent à des jeux identitaires rendus possibles par la séparation de leur vie ordinaire que favorise le déplacement géographique. La liminalité du voyage rassemble les voileux autour de valeurs communes dans une communauté de pratique. La notion de *communitas* de Victor Turner aide à comprendre la tribu des *Atlanticos*.

La composante ludique du Grand Voyage est prise en considération tant pour le rapport étroit qu'elle entretient avec l'initiation que pour le contraste qu'offrent l'aventure comme jeu actif et la rêverie comme jeu intérieur dans la croisière hauturière.

La pulsation entre mouvements d'ouverture et de fermeture qui anime le Grand Voyage est bien mise en évidence par l'analyse des espaces dans lesquels se meuvent intérieurement et extérieurement les navigateurs. Partant de la notion de nomadisme abstrait, je me concentre sur l'espace des traversées, propre à la grande croisière. Car la mer, en tant que non-territoire, marque le Grand Voyage et le caractérise, alors que, lors de leurs escapades à terre, les navigateurs deviennent simplement touristes.

Voyageurs et Nomades

Voyageurs ou nomades. Ceux qui partent revendiquent tour à tour les deux identités¹, les confondant volontiers. Pourtant, ce sont deux attitudes au monde que traduisent ces mots, deux métaphores puissantes de notre imaginaire, deux façons d'aborder l'espace.

¹ Derrière le voyageur et le nomade se profile le touriste, moins volontiers reconnu pourtant toujours présent. Ce point sera traité au chapitre 6.

Voyageurs

Bien sûr, l'évocation du « Voyage », du « vrai » fait communément naître des images peuplées de personnages mythiques associées et aux grands espaces, à l'aventure, à l'audace, au risque, au courage. Surgissent parmi tant d'autres, les figures d'Ulysse, de Magellan, celle aussi de Robinson exilé sur son île. Le mot « voyage » entraîne chacun vers ses horizons rêvés.

Cependant, le voyage ne dépend pas des kilomètres parcourus. Il est plus qu'un déplacement spatial. Il est aussi une métaphore qui touche profondément l'imaginaire, une image puissante qui a marqué, dans la société occidentale, les façons de penser, les songes, les mythes, les langues (Maffesoli 1997, Urbain 2003)

Cette image informe, outre nos croyances et nos loisirs, notre quotidien, l'expression de nos plaisirs, de nos ivresses de nos deuils ; tous nos discours y compris ceux des sciences. (Urbain 2003A p.38)

Le psychiatre philosophe norvégien, Finn Skårderud attribue à Montaigne de définir le voyage comme une occupation utile, qui non seulement distrait et occupe, mais aussi donne de la perspective et restaure les proportions. Voyager, c'est se distancer du quotidien afin de mieux le voir, partir essayer de comprendre le monde afin de mieux se comprendre soi-même (Skårderud 2003). Car qu'il soit imaginaire ou concret, le voyage est une tentative de réinventer, de réenchanter le monde (Maffesoli 1997, Urbain 2003).

Le voyage est une théorie une hypothèse. Il est une façon de voir, de sentir, de projeter, qui permet de comprendre, de déchiffrer ou d'expliquer le monde, la vie, la mort... Il est une fonction avant d'être un support ; et, avant d'être un comportement, une attitude. (Urbain 2003 p.37)

Il aide à recréer l'exotisme, à changer de perspective et de poser un regard neuf sur l'entourage, sur les autres, sur soi-même. Skårderud insiste aussi sur la distance que le voyage permet de prendre par rapport à la vie courante, aux routines, à soi-même. Le voyage, écrit-il, est une astuce méthodique pour réfléchir sur le quotidien dont on s'éloigne provisoirement (Skårderud 2003). La distanciation aide à remarquer ce qui est devenu invisible à force d'être présent. Pour lui, voyager, c'est avant tout aller « dehors » pour mieux voir « dedans ».

Le voyage est d'abord précédé du désir, de l'envie d'ailleurs inspirée par ceux qui sont déjà revenus et ont rapporté le récit de leurs périples pour faire rêver les sédentaires. Ces prédécesseurs sont des modèles admirés et enviés. Ils sont les

médiateurs du désir d'ailleurs : ils ont déjà désiré et atteint l'objet de ce désir (Girard 1985). Selon René Girard, ce sont eux qui suscitent l'envie de les imiter, l'objet lui-même n'étant que d'une importance secondaire. On pense volontiers ses désirs comme individuels et hautement personnels alors qu'on ne désire que les désirs des autres. Lorsque le modèle est éloigné dans le temps, on s'y réfère volontiers, on se place dans sa filiation. Ainsi, Moitessier est cité par d'innombrables voyageurs comme leur mentor dans cette aventure. Par contre, si le modèle est proche, il est un concurrent direct : on l'envie, on le jalouse, on le dénigre, on le garde secret. En effet, je n'ai trouvé aucun témoignage de navigateurs s'étant inspirés de leur voisin ou de leur collègue de bureau qui auraient largué les amarres avant eux ! Pour Girard, on souhaite atteindre l'état heureux qu'on attribue au modèle qui a accédé à l'objet. On vit par procuration le bonheur imaginé des autres. Le modèle n'est pas passif, il voit l'autre qui envie l'objet, ce qui lui donne de la valeur. Alors pour donner encore plus de valeur à l'objet, il doit accroître cette envie chez l'Autre et en fait un rival qu'il doit dépasser : triangle herméneutique. Ce qui explique pourquoi tant d'aventuriers individualistes ont raconté leurs péripéties. Les récits d'aventures d'Henri de Montfreid font rêver à la Mer Rouge, appellent au voyage, des tas de braves gens qui ne trafiqueront jamais d'armes ni de haschich, mais languissent de trouver la liberté, l'anticonformisme et la transgression des règles dont ils parent Montfreid. Liberté qu'ils s'imaginent plus accessible dans une crique de la Mer des Caraïbes que dans le décor de leur vie quotidienne. Esprit rebelle, qu'ils empruntent ne serait-ce que le temps d'un voyage.

Michel Onfray signale aussi cette importance du désir à l'aube du voyage, un désir qui selon lui, se nourrit mieux de fantasmes littéraires ou poétiques que d'images trop proches de la réalité (Onfray 2007). D'où l'importance qu'il accorde à la littérature de voyage. En effet, la lecture des récits de mers inspire plus d'envie chez les voileux que la compilation de guides touristiques informants sur les destinations qu'ils pourraient visiter. C'est dans les livres –dans le désir des autres qui suscite le rêve et stimule l'imagination– que naissent les émotions qui pousseront au départ et guideront vers certains lieux. Cette panoplie de récits, de mythes qui structurent l'imaginaire collectif du voyage inspire le comportement du voyageur. Le rêve solitaire trouve sa source dans l'imaginaire collectif grâce auquel il nourrit son scénario :

Tels sont le secret et les charmes du voyage et l'explicatin de sa faiblesse, lié qu'il est à la fragilité d'une intrigue que l'on voudrait à soi mais que, sauf ignorance ou dénégation du passé, nous savons être infidèle et appartenir à tous. (Urbain 2003 p.367)

Cette intrigue personnelle guide les pas du voyageur tout au long de son périple concret. Elle détermine l'angle de vue sous lequel l'espace nouveau du voyage sera

abordé. Le voyageur tendra à vérifier si les faits décrits dans ses ouvrages de référence se retrouvent dans la réalité qu'il percevra donc comme au travers d'un filtre : le regard de son modèle.

Urbain nous met en garde de ne pas sous-estimer l'importance du médiateur narratif qui sous-tend chaque voyage. Le « *viator in fabula, le voyageur voyageant dans une histoire : une bibliographie, un roman ou un conte* » (Urbain 2003 p.283) que l'on devient ne voit pas le monde tel qu'il est, mais n'en sélectionne que « *les extraits qui font rêver, qui prolongent le rêve d'avant le départ* » (C.Thomas dans Urbain 2003 p.283). Cette histoire qui soutient le voyage peut malencontreusement s'effondrer et le voyageur soudain ouvrir les yeux sur une réalité qui perd sa magie. Le voyage disparaît, s'efface. Si le rêve s'effondre, ne subsiste qu'un déplacement : le monde est désenchanté. (Urbain 2003).

Le voyage est une production de l'imaginaire qui n'appartient jamais tout à fait à celui qui l'entreprend. Il ouvre un espace de rêve qui se superpose au monde, il est mouvement de l'esprit avant d'être déplacement géographique.

Nomades

D'autre part, l'importance générale accordée aujourd'hui au déplacement et à la flexibilité a mis la métaphore nomade à la mode, l'associant à une image de mouvement, mais aussi de liberté, d'esprit aventurier. Dans l'imaginaire populaire ou académique, voyageurs et nomades sont confondus et associés à l'errance (Maffesoli 1997, Szczyglak 2003). Il faut pourtant les distinguer. En effet, les nomades, les vrais, ne voyagent pas, ils se déplacent dans des régions connues, en groupe (Urbain 2003B). Stables dans leur mouvance, ils ne découvrent pas le monde, ils l'habitent. Le déplacement est leur quotidien, le départ ne crée pour eux aucune rupture.

Le nomade ne devient voyageur que dans le regard, de cet autre, qui le rêve comme une antithèse de sa propre société. Mais le nomade n'est pas errant. La mobilité du nomade, sans contraire, est sans alternative. Elle est toute sa réalité. Le nomade vit dans un monde sans contre-monde, rituel, fini et en ce sens sans ailleurs. Or c'est de cette alternative que naît le voyage, comme idée et projet de changement d'univers : quête d'un dehors ou d'une autre vie. (Urbain 2003B p.197)

Même si son usage métaphorique l'associe à une ouverture au monde et à l'inconnu, le nomadisme n'est pas errance, découverte permanente, mais bien déplacement structuré, souvent cyclique entre des lieux connus. En marge de sociétés sédentaires

souvent bien plus mouvantes que lui, il s'inscrit dans des normes et des traditions qui lui sont propres : il est ancré dans la stabilité.

Si les navigateurs au long cours partagent une attitude voyageuse, la grande croisière est double. Plus qu'un voyage, elle est aussi nomadisme. À bord, le navigateur vit entouré de ses objets personnels, dans un espace qui devient son foyer pour toute la durée du périple : il est chez lui. Le bateau est moyen de transport, mais aussi abri, marque identitaire, instrument du plaisir de naviguer. Il est élément de constance dans la mouvance et la vie y est réglée selon un mode parfois assez strict qui contraste avec la fluidité de cette existence de liberté. Car le bord est espace de routines, d'un quotidien très ritualisé tout particulièrement en traversée : rythme, nettoyage, rangement, habitudes, journal de bord, division des tâches. Les navigateurs sont à la fois partout ailleurs et partout chez eux. Le voilier est le centre de presque toutes leurs activités et la plupart d'entre eux ne s'en éloignent quasiment jamais ce qui crée des liens psychologiques plus forts qu'avec n'importe quel autre type de possession (Macbeth 1985). Cette structuration de l'existence autour d'un foyer mobile rapproche la croisière de l'expérience nomade. Le bateau représente un espace privé tel qu'il tient la culture locale à l'écart. A bord, on vit dans son univers familier, dans sa propre culture.

On the other hand, living on the boat in some countries, cocoons cruisers from local communities. (Jennings p.209)

Et souvent les navigateurs tiennent à cette zone privée. Comme le note Jennings, ils se protègent de la curiosité des locaux, lorsque dans de petits mouillages proches d'un village, les habitants viennent regarder ces visiteurs intéressants. Par contre, eux aiment la sensation d'être derrière la scène et de pouvoir en toute tranquillité observer ces « autres peuples » qu'ils sont venus découvrir. Inconsciemment, la dualité nomade/sédentaire est activée. Chacun chez soi. Cependant, les uns sont libres, déterritorialisés et riches. Alors que les autres, entravés à un territoire qui est le leur et leur procure sécurité et légitimité, sont pauvres. Même les moins bien lotis des plaisanciers sont des nomades de luxe qui espèrent, et parfois exigent, un meilleur traitement que celui généralement accordé aux derniers nomades qui parcourent leurs pays d'origine.

Néanmoins, à la différence des vrais nomades, chaque départ entraîne les navigateurs vers des lieux inconnus. Ils s'en vont à la découverte du monde. Des lieux vers lesquels ils se dirigent, ils n'ont qu'une représentation, une image, un rêve. Chaque escale les plonge dans un nouvel univers, contrairement à la route des nomades jonchée de repères. Alors que les voyageurs sont propulsés dans leurs déplacements par une charge émotionnelle, un désir, un scénario, un modèle, les nomades, eux, suivent le chemin creusé par leurs ancêtres et n'ont pas le choix qu'on leur suppose. Ils se

déplacent, souvent par nécessité, ils ne voyagent pas. D'ailleurs, le nomadisme ne se raconte pas, ou exceptionnellement : il est vie ordinaire, il va de soi. À l'inverse, le moment où le voyageur se fait conteur devient le point culminant du voyage (Christin 2000). En racontant, il construit son voyage, il organise la foule chaotique d'impressions qu'il a engrangées au cours de son périple en un ensemble cohérent, grâce auquel il étoffe son identité narrative et gagne la reconnaissance des autres.

Comme les navigateurs au long cours, l'individu d'aujourd'hui se veut nomade et voyageur. À la fois pris dans le double mouvement d'une dynamique de construction personnelle permanente et celui de la société de laquelle il fait part, il aspire à la stimulation créatrice du voyage. Tout en ayant besoin de l'abri, des règles, des rites et de la rythmicité du nomadisme, de la sécurité que celui-ci procure au sein même du mouvement. Mais il se raconte plus volontiers voyageur !

Lever l'ancre et ancrage

Larguer les amarres revient, très pratiquement, à déstabiliser son existence sédentaire. Un voilier, ça bouge tout le temps, même à l'ancre: celle-ci ne l'immobilise pas réellement, elle ne devient qu'un point fixe de référence autour duquel s'organise le mouvement. De plus, ce point est déplaçable selon les envies ou les besoins du navigateur qui s'arrête et repart, toujours chez lui, toujours ailleurs.

Ainsi la Grande Croisière est une alternance concrète et symbolique de lever et jeter d'ancre, ce qui explique la force d'attraction qu'elle exerce sur les individus d'aujourd'hui pour qui la liberté est à la fois aspiration profonde et problème. Comme le dit de Singly,

Libres ! Le mot magique des sociétés modernes est prononcé. Celui dans lequel réside le problème, puisqu'il s'agit de vivre dans une société composée d'individus dont le rêve est de rester libres, de leurs mouvements, de leur corps, de leurs amours, de leurs liens et donc de ne pas être enfermés dans des rôles, des places, des attentes.(de Singly 2003 p.11)

Lever l'ancre

Lever l'ancre se rapproche de la métaphore voyageuse : désir de découvrir d'autres cultures, d'autres peuples, d'autres amis, désir de poser un nouveau regard sur le monde, ce qui force à modifier la perspective sous laquelle on se regarde soi-même.

Lever l'ancre, c'est oser, c'est prendre un risque, c'est quitter, c'est s'aventurer, aller de l'avant, c'est innover, c'est créer, c'est désappartenir.

En effet, prendre le départ, c'est avant tout d'un mouvement de libération, un désengagement. On quitte le quotidien jugé trop envahissant, la pression de l'identité statutaire, la ronde folle des activités auxquelles on participe pourtant de plein gré, mais desquelles on refuse de se sentir prisonnier. On quitte une routine assoupissante. Ou simplement, on se désengage provisoirement d'obligations et d'attaches pour le plaisir de découvrir l'ailleurs. Les plaisanciers au long cours se désengagent, la durée d'un voyage, de ce qui fait leur identité ordinaire : c'est « *une désinsertion sociale temporaire* » (Urbain 2003A p.270).

Lorsque les navigateurs larguent concrètement les amarres, ils se détachent de ce qu'ils connaissent, de ce qui est stable pour se diriger vers l'inconnu. Ils deviennent libres de s'arrêter quand et où ils le souhaitent et de repartir au gré de leurs envies. Cette liberté a toujours été associée à la mer. Ce vers de Baudelaire, je l'ai trouvé sur plusieurs blogs :

Homme libre, toujours tu chériras la mer... (Baudelaire)¹

La mer et la liberté semblent irrémédiablement liées dans l'imaginaire navigateur inspiré par les récits des premiers baroudeurs des mers. Rappelons que l'image populaire des pionniers de la voile hauturière est celle d'aventuriers animés par un esprit rebelle².

L'aventure est une tentative désespérée pour réhabiliter l'homme face aux avancées de la civilisation. Elle symbolise le primat de l'individu sur la collectivité, de l'initiative individuelle sur la norme, de l'homme sur la machine. Elle naît de la rupture entre les aspirations profondes de l'individu et une civilisation désinvestie du pouvoir de le satisfaire. (Roux p.15)

Au 19^e et surtout au 20^e siècle, l'individu se détache du groupe. Ainsi, les aventuriers se démarquent des citoyens ordinaires. Ne trouvant pas dans le progrès technique, l'industrialisation, la consommation, l'urbanisation, des conditions de vie qui les satisfassent, ils partent à la recherche d'espace où ils puissent encore de se mesurer à eux-mêmes et à la nature. Loin des contraintes de leur société d'origine, ces hommes et ces femmes s'en vont à la recherche des dernières étendues de liberté de la planète. Refusant la société et ses institutions qu'ils perçoivent comme aliénantes, ils se veulent

¹ extrait du poème « L'homme et la mer » de Charles Baudelaire paru dans le recueil « Les Fleurs du Mal » (1857)

² Image que le journaliste Jean-Luc Gourmelen relativise: en réalité, tous les précurseurs de la plaisance hauturière n'étaient pas des anticonformistes, mais leur discrétion les a maintenu dans l'ombre.

en rupture avec les normes. Leurs départs sont des actes qu'ils posent comme des mots pour lutter contre « *le caractère dérisoire de l'existence* » (Roux 1997 p.153). Individualistes, ils choisissent de ne rien devoir à personne, ne comptant que sur leurs ressources personnelles et assumant les difficultés inhérentes à cette décision. Ils endossent la responsabilité de leur existence et se moquent des conventions, établissant leurs propres règles. Henry de Montfreid est l'un d'eux, extrême et subversif, il transgresse les normes :

*Le moteur de cette boulimie d'action est en fait une recherche permanente et puissante de liberté. Dès lors, il n'est pas étonnant qu'il (Henry de Montfreid) ait été jusqu'à faire de la contrebande d'armes ou de haschich, ne serait-ce que pour contourner un interdit.*¹

Pour vivre aux marges de « *l'espace, du temps et des normes sociales* » (Roux 1997 p.154), ils choisissent la mer, vierge de toute organisation humaine, sans frontière, sans obligations. L'océan tout puissant et sa solitude leur paraissent moins contraignants que la société.

Leurs exploits, leur désir de liberté et d'absolu, en font les figures emblématiques de la quête individuelle. Personnages hors du commun, ils sont aujourd'hui des mythes rassembleurs, symbolisant l'autonomie, l'indépendance, et l'audace de refuser les conventions sociales (Maffesoli 1988). Peu importe qui ils furent réellement, c'est ainsi qu'ils vus, qu'ils se sont donnés à voir. Comme l'écrit Michel Roux :

C'est aussi parce qu'il s'émancipe des règles sociales et spatiales et parce qu'il s'affranchit du temps profane que l'aventurier diffère du commun des mortels. On le confond souvent avec d'autres personnages dont la vie dangereuse pourrait favoriser les rapprochements abusifs. Le danger ou la marginalité, lorsqu'ils s'inscrivent au service d'un groupe, d'une société ou d'une idéologie ne confèrent pas cette qualité. (Roux p.157)

L'aventurier ne peut être qu'admiré, pas imité, ajoute-t-il.

[L'aventurier] est un héros d'épopée qui incarne un idéal, mais en tant qu'être d'exception, il ne peut constituer un modèle que sur le mode symbolique. (Roux 1997 p.159).

¹ <http://www.henrydemonfreid.com/Aventures/Aventure1.htm#>

Comme je l'ai dit, les candidats au Grand Voyage ont pour la plupart commencé leur voyage dans les livres de ces prédécesseurs illustres auxquels ils s'identifient, imaginant ce que sera leur périple bien avant le départ. Ce petit cinéma intérieur leur permet de créer des soi possibles, qu'ils développeront peut-être un jour (de Singly 2003). Les premiers navigateurs solitaires attirent d'autant plus l'imaginaire contemporain qu'ils correspondent aux images de l'individu sujet, libre de ses choix et de ses attaches qui abondent dans les médias. Ce souci d'autonomie transparaît clairement dans les motivations qui poussent certains à choisir la navigation comme style de vie pour une durée indéfinie. D'ailleurs, G.R. Jennings utilise elle aussi la métaphore des amarres qu'on largue pour exprimer leur mouvement intérieur: ils larguent les amarres invisibles qui les relient à une société perçue comme aliénante (de Singly 2003). En décidant de vivre à bord de leur bateau, en voyageant, la majorité d'entre eux fait le choix de l'évasion, de la liberté ou des deux. Macbeth, analysant les motifs qui fondent leur option de vie, met en évidence, d'une part, l'aspect critique de ceux-ci : leur désir « *d'échapper à la tyrannie de la volonté et des décisions collectives* » (Macbeth 1985), de s'éloigner et d'échapper à une société leur paraissant trop fragmentée. D'autre part, il souligne l'aspect créatif de leur démarche qu'il définit comme une déviance positive : le fait de dévier de la norme pour mieux grandir, dans le sens de renforcement de l'identité, d'une plus grande capacité à expérimenter un sens de la récompense intrinsèque, un sens de soi plus complexe et plus unifié ainsi qu'un sens de la direction personnelle (Macbeth 1985). Il faut cependant nuancer le propos, car Jennings dont l'étude a été réalisée une quinzaine d'années après celle de Macbeth, souligne combien cette attitude critique par rapport à la société est paradoxale. En effet, ceux qui vivent en permanence sur leur voilier sont souvent dépendants d'une source de revenus à terre et restent très attachés à leurs liens familiaux (Jennings 1999).

Quoi qu'il en soit, l'image donnée par ces personnages hauts en couleur, aventuriers renommés ou baroudeurs anonymes, est un éloge à la désappartenance nécessaire à l'autonomie. En effet, selon de Singly, le processus d'individualisation exige dans un premier temps de se dégager de ses identités imposées, de ses rôles, de son statut, de ses appartenances. L'individu doit d'abord lâcher les certitudes acquises et dénouer les liens hérités pour dans un deuxième temps pouvoir élire ses attaches. Il peut ensuite redéfinir ses appartenances, en toute connaissance de cause et de manière librement consentie. Il ne s'agit pas de rester sans liens.

Contrairement aux navigateurs à durée indéterminée, ceux qui prennent la mer pour un ou deux ans seulement, même s'ils sont critiques à l'encontre de la société qu'ils laissent temporairement derrière eux, le sont à un moindre niveau: ils n'osent pas, ou ne souhaitent pas s'affranchir de leur vie ordinaire qu'ils retrouvent à leur retour. En effet, si

les plaisanciers hauturiers admirent leurs modèles et s'en inspirent, ils ne les imitent que très modérément ! D'ailleurs, certains d'entre eux revendiquent même leur attachement à une société qui leur offre une existence qu'ils n'ont envie de quitter que pour mieux la retrouver. Ils sont, dans ce sens, représentatifs de l'individu actuel qui assume ses aspirations contraires, vivre libre et vivre en sécurité, et ne désire pas abandonner l'une au profit de l'autre. Il les met en tension :

L'oscillation entre l'appartenance et la désappartenance se retrouve, sous une autre modalité : entre l'imitation et l'invention, entre l'habitude et la spontanéité. L'une apporte la sécurité, l'autre le sentiment de liberté. C'est cette tension entre les deux qui est le propre de la modernité. (de Singly 2003 p.108)

En fait, la définition que Simmel donne de la liberté convient particulièrement au Grand Voyage. Il ne s'agit pas de s'affranchir de toute obligation, mais d'en changer. Petit à petit, la nouvelle situation se fera routine, lassante, contraignante appelant un nouveau changement (Simmel dans de Singly 2003). L'impression de liberté réside dans le fait de choisir ses contraintes et de se sentir indépendant d'autrui pour poser ce choix.

Cependant, la pulsion qui pousse les navigateurs vers la liberté est puissante. Pour elle, ils acceptent les contraintes de tous genres qui accompagnent la navigation : intempéries, pannes mécaniques, difficultés bureaucratiques, promiscuité, la liste est longue. Ces obligations inhérentes à la vie en bateau sont obliérées par le plaisir de pouvoir faire ce qu'ils veulent quand ils le veulent, même s'il s'agit parfois de ne rien faire du tout. Le farniente, le repos, les discussions de cockpit, la baignade, prendre son temps devient une activité à part entière. Comme le note Macbeth, ne dépendre que des forces de la nature n'est pas toujours facile ni agréable, mais ce choix est plus satisfaisant que l'aliénation des grandes villes. Il permet de s'affirmer comme un individu autonome et responsable de sa propre existence, libre de se sentir chez lui sous des latitudes au climat idéal et de pouvoir changer de panorama quand il le souhaite.

Lever l'ancre, c'est aussi accepter le risque. Même si les progrès technologiques ont mis la navigation à la portée de tous, elle n'est pas une activité totalement sécurisée. Cette mise en danger, même si très relative, nécessite action et audace. Elle stimule les navigateurs à utiliser leurs ressources propres pour se sortir des mauvais pas où ils ne manquent pas de se trouver. Panne de moteur, voile déchirée, fuite d'eau, toilettes bouchées, mauvais temps, douaniers irascibles, ils doivent faire preuve d'initiative et de créativité pour s'adapter aux situations rencontrées. De cette façon, ils se donnent la possibilité de s'étonner eux-mêmes par les ressources qu'ils déploient ainsi que par la compétence dont ils font preuve et l'impression de contrôle de leur existence qu'ils y

gagnent. Au retour, le récit de leurs exploits conforte cette image d'eux comme hommes et femmes capables.

Néanmoins, derrière cette recherche de l'aventure et de la liberté, bien d'autres motivations au départ sont en fait des ancrages déguisé : avoir l'audace de rechercher la sécurité.

Ancrage

Jeter l'ancre, c'est être accroché à la terre en étant encore en mer. C'est chercher un semblant de stabilité, pouvoir se reposer, aller à la rencontre des autres. C'est s'arrêter en étant prêt à repartir. C'est retrouver la sécurité.

Paradoxalement, se lancer dans le Grand Voyage peut aussi signifier la recherche d'une stabilité perdue dans l'apparente immobilité de la vie ordinaire. Il s'agit d'ancrer le rêve dans la réalité : ne plus se contenter de s'imaginer voyageur, mais le devenir physiquement. L'image de soi prend corps grâce à la pratique, elle devient tangible. Le corps porte les traces de l'identité choisie : les cales se forment sur les paumes des mains, les pieds se font plus rudes au contact du pont salé, la peau se tanner, les cheveux se décolorent sous l'effet des embruns et du soleil. Dans les ports, les navigateurs au long cours et leurs voiliers, montrent par de petits détails leur appartenance à la subculture des voileux¹. La communauté des navigateurs, communauté de pratique, de partage de connaissances, d'entraide est pour beaucoup un refuge. *Atlanticos*, *voileux*, *romanos des mers*, *bourlingueurs*, les noms qu'ils se donnent sont nombreux. Il y est facile de s'y cantonner à la seule identité de navigateur et de se reposer de la construction identitaire. La fraternité des ports et des mouillages fournit un havre relationnel en même temps qu'elle autorise l'autonomie : elle constitue un cadre d'appartenance.

En effet, la société d'aujourd'hui pousse l'individu à revêtir une multitude d'identités différentes et à maintenir cette composition à jour en s'essayant sans cesse à de nouvelles expériences. Dans un monde de plus en plus complexe, il lui faut se réactualiser en permanence, changer de forme et en même temps, continuer à être lui-même (Melucci 1996). Tandis qu'en partant, le voyageur se concentre sur une identité qu'il va endosser le temps du périple, laissant derrière lui la trop grande complexité qu'il l'éreintait. Car ce travail identitaire sans répit épuise : nombreux sont ceux qui souffrent

¹ J'utilise ici la définition de Macbeth de la subculture comprise comme un groupe d'individus qui bien que partageant de nombreuses valeurs, croyances et attitudes avec la culture principale adhèrent à d'autres valeurs, divergentes, ce qui permet à la subculture de se considérer elle-même comme séparée et en même temps être tenue pour différente (Macbeth 1985).

actuellement de la « fatigue d'être soi » (Ehrenberg 1998). Alors pour fuir l'incertitude qu'entraîne l'obligation permanente de choisir, l'individu tente de retrouver l'évidence : il s'accroche à l'illusion d'une identité essentielle qu'il pourrait trouver comme on retrouve un objet perdu (Kaufmann 2004). Les voyageurs la cherchent dans la pureté originelle attribuée à la nature, dans l'illusion d'un paradis perdu ou dans la profonde sagesse attribuée à ceux qui vivent encore une vie simple et traditionnelle. Ils idéalisent la société holiste, le temps de s'y ressourcer quelques jours, avant de lever l'ancre et s'échapper à nouveau. Les voyageurs s'approchent, dans le confort de leur bateau, de gens vivants dans des conditions de vie excessivement simples ou même précaires ; ils les admirent, les idéalisent, sans songer pour autant à abandonner l'abondance qui est la leur.

En larguant les amarres, le navigateur change d'espace et de temps. Loin de toutes les perturbations habituelles, des obligations sans fin de la vie ordinaire, le temps lui aussi se modifie. Un temps ralenti, par la lenteur du déplacement et l'absence d'obligations sociales. Ce temps retrouvé est sans prix pour beaucoup de ceux qui partent en famille : avoir enfin le temps d'être ensemble, de se consacrer entièrement à leurs enfants. Pourtant, il leur faut structurer cette liberté temporelle, car les enfants en âge scolaire étudient à bord. Les cours à distance demandent une grande discipline. Dans ce temps abondant, les couples, les familles semblent se replier sur eux-mêmes dans une relation très fusionnelle : famille originelle face à une nature vierge. Ou ils découvrent ensemble le monde et alternent ainsi idylle avec initiation à l'altérité. Pour tous, il s'agit de se retrouver autour du noyau des relations les plus stables et les plus intimes.

Beaucoup de navigateurs établissent une relation animiste avec leur bateau. Point de référence stable dans un état de mouvance permanente, il est le centre du voyage. Il est moyen de transport, objet de désir, de plaisir et de prestige, marqueur d'identité, maison, refuge, à la fois outil du prochain déplacement et espace de continuité. Les navigateurs ne s'en éloignent jamais, ou si peu ; ils sont à la fois en pays étranger dans leur foyer qui leur rappelle leur région d'origine. Ce qui participe peut-être à l'attitude de certains voyageurs de se sentir en pays conquis où qu'ils soient : eux aussi « y habitent ». En voyage, le bateau constitue un élément de stabilité qui aide à ne pas se laisser submerger par l'intensité et l'abondance des expériences vécues.

Même la mer peut se faire protectrice, sécurisante. Alors que beaucoup la craignent, elle est paradoxalement aussi un abri. Parfois, lorsque le vent souffle, prendre la mer peut être beaucoup plus sûr que de rester près des côtes. Si elle est mouvement

permanent, ouverture, le navigateur y est séparé de la société et libéré des contraintes extérieures autres que celles de prendre soin du bateau. Il est bercé. Naviguer peut être régressif : le navigateur se laisse prendre en charge par une force plus grande que lui, qui punit parfois, mais isole et protège du monde extérieur, de la réalité. Il est dépendant du temps, du vent, des courants. Il peut y ouvrir son espace intérieur, laisser l'eau salée laver tous les soucis qui l'encombrent et le vider de tout ce qui n'est pas le présent. Cet espace où s'efface toute trace de passage, neuf devant chaque étrave invite à se refaire une virginité mentale.

Entre-deux

Passer les jetées du port vers l'océan, c'est pénétrer dans un univers différent, laisser derrière soi ses repères familiers, abandonner la stabilité de la terre ferme pour la mouvance aquatique. C'est franchir un seuil.

Seuil : du latin limen. Sens figuré, c'est « [un] début [un] commencement [l'] entrée dans une période nouvelle », « [la] limite marquant un passage vers un autre état, entrée dans une situation nouvelle »¹

C'est pénétrer dans l'espace « d'entre-deux » que le scénario du voyage entrouvre : un lieu intermédiaire où se créer une nouvelle image du monde et de soi. Lorsque l'individu ordinaire se transforme en voyageur, sa rupture avec le quotidien lui permet de pénétrer dans un espace créatif où les structures habituelles sont abolies, un espace d'apprentissage, d'initiation.

En s'engageant dans le Grand Voyage, les navigateurs se posent plus d'un défi : le premier étant sans aucun doute d'oser mettre leur rêve en péril, d'oser affronter la possibilité d'un échec : cela demande un certain courage. Ensuite, ils doivent faire preuve de détermination, de ténacité, d'organisation pour mener à bien leur projet ; vaincre leurs peurs, leurs doutes ; aller à l'encontre des schèmes culturels qui leur susurrent que c'est une folie de quitter son travail pour partir sur les flots, d'y entraîner ses enfants, etc. Puis une fois partis, c'est face aux événements du voyage qu'ils doivent faire face ; la promiscuité du bord, l'inconfort relatif, les avaries, la météo, les autres cultures. En fait, ils sont en permanence confrontés à leurs limites qu'ils doivent repousser un peu plus loin, s'ils le peuvent, ou apprendre à respecter. Mais surtout, ils confrontent leur vision idéalisée du monde et d'eux-mêmes à la réalité. Il s'agit de grandir, de mûrir. Le

¹ <http://www.cnrtl.fr/lexicographie/seuil>

Grand Voyage est un espace initiatique, un rite de passage. Il possède une dimension transformante dont sont conscients ceux qui l'entreprennent

*Car que l'on ne se fasse pas d'illusion : le Grand Voyage initiatique ne laissera jamais intact.*¹

Départ, périple et retour ; séparation, liminalité et réintégration, les phases du rituel initiatique se retrouvent ici. Comme l'écrit Victor Turner, pour opérer la transition entre deux états d'accomplissement personnel, il faut entrer dans l'espace liminal. En franchir le seuil exige des navigateurs qu'ils s'isolent de leurs schémas culturels habituels. Détachés de leurs rôles sociaux, en désappartenance, ils peuvent poser un regard critique sur leur société et sur eux-mêmes (Turner 1974). Le voyage les revêt d'invisibilité sociale. Il constitue un espace interstitiel, secret qui leur permet de se glisser dans une nouvelle histoire. « *Voyager c'est changer d'histoire de vie avant de changer de lieu* » (Urbain 2003 p.274). C'est une échappée, une disparition (J.B.Garré)². Les voyageurs s'y positionnent d'une façon ambiguë : ni ici, ni là (Turner 1974). Ce qui est d'autant plus vrai aujourd'hui, qu'absents physiquement et psychologiquement de sa société, ils gardent simultanément le contact avec elle, grâce aux moyens de communication dont ils disposent. Dans cet entre-deux, un changement de perspective les autorise à expérimenter, à s'initier à d'autres manières d'être au monde.

Turner stresse l'importance et le caractère libre des relations au sein de l'espace liminal. Celles-ci prennent la forme d'une « *communitas* » : un ensemble homogène, indifférencié, fait d'individus libres, reliés par des liens affectifs, émotionnels et égalitaires. Communauté édenienne, utopique, la *communitas* est un mode primordial de relations humaines qui ne dépend ni de conventions, ni de sanctions : dans ce sens, elle est lieu de création (Turner 1974). Le désir d'établir de nouveaux liens sociaux du type de ceux qui créent la *communitas* est exprimé par la plupart des navigateurs. L'individu a besoin des autres pour savoir qui il est : l'identité choisie ayant besoin d'être validée par la reconnaissance d'autrui.

Il serait faux d'imaginer les *communitas* comme des lieux dépourvus de règles : elles sont imprégnées d'un genre de structures internes qui permettent un apprentissage à un nouveau mode de socialisation auquel les liminaires seront confrontés après leur réintégration. Turner insiste d'ailleurs sur la relation dialectique dans le temps entre social structuré et *communitas* : alternance entre normes et liberté. Ainsi, la vie en voilier a ses impératifs, ses conventions, sa culture propre qui règlent les relations entre navigateurs : rituels de bienvenue sur les pontons, invitations à l'apéritif, repas

¹ Extrait d'une discussion sur un forum spécialisé pour les navigateurs de plaisance

² « Psychiatrie du voyage, voyages de psychiatres, voyages en psychiatrie » <http://psyfontevraud.free.fr/2004/garre2004.htm>

communs, jargon, répertoire d'histoires de mer. Les relations ne se limitent pas à des contacts sociaux sympathiques : les marins forment une communauté de pratique comme la définit Étienne Wenger¹. Ils partagent passion, connaissances et expériences pour apprendre à mieux faire en interagissant, qu'il s'agisse de résoudre des problèmes, de s'informer ou de partager des expériences. Voyager en voilier est une activité qui nécessite un apprentissage et les conversations entre navigateurs, tout comme les histoires racontées à la veillée participent non seulement à souder la communauté, mais remplissent aussi un rôle pédagogique.

Le passage initiatique nécessite, selon Turner, un but, une direction. Sans travail, sans acharnement, ni effort pour atteindre ce but, on risque de rester bloqué dans la liminalité : il n'y a plus de voyage, mais une nouvelle sédentarité agréable, certes, du moins dans un premier temps, mais vaine. Ainsi, ces circumnavigateurs qui tournent, retournent autour du globe, n'ayant plus nulle part leur place, ne sachant plus où poser sac à terre, ayant pourtant épuisé les joies de la navigation. Prisonniers pathétiques de « l'entre-deux » ils deviennent errants. La liberté n'est pas suffisante en soi, il faut lui donner un contenu pour qu'elle ait du sens (de Singly 2003). Par contre, les « navigateurs à durée indéterminée » qui ont réussi à donner un sens à leur existence nomade se situent hors de cette zone liminale, tout en étant fort proches. Ils ont choisi de ne pas réintégrer la société : ils préfèrent rester en marge, partageant avec elle certaines valeurs, mais s'en distinguant par d'autres. Turner les définit comme des individus très conscients d'eux-mêmes, des outsiders ou des marginaux qui parfois ils jouent le rôle de critiques radicaux du social pour la communauté.

Cette position critique, en recul par rapport aux structures sociales habituelles fait aussi de la liminalité le lieu des utopies. Les longues heures de veilles sont propices à la réflexivité, à l'imagination de soi possible (Kaufmann 2004) et durant d'interminables discussions de carré les voyageurs refont le monde avec leurs voisins de mouillage. Le voyage offre donc la possibilité d'effectuer un travail de remise en question, jugé trop difficile dans les conditions de vie ordinaire, mais qui ne prend réellement sens que parce qu'il est suivi d'une réintégration, du retour qui clôt le voyage initiatique. Les navigateurs se réinsèrent dans les structures sociales normalisées qu'ils avaient quittées, mais le regard qu'ils posent sur elles a changé. Ils se sont transformés. Il faut un jour rentrer de voyage pour le raconter et découvrir ce qu'il nous a apporté. Les blogs et les communautés en lignes y invitent, offrant la possibilité d'intégrer déjà avant le départ la tribu des voileux et de ne pas tout à fait la quitter après le voyage.

Le Grand Voyage initie à l'autonomie, mais aussi à un type de relations humaines qui sait à la fois respecter cette indépendance et apporter soutien, solidarité, chaleur humaine. Un néotribalisme (Maffesoli 1997), mais provisoire et qui laisse une large place

¹ <http://www.ewenger.com/theory/index.htm>

à la liberté individuelle et n'a de réelle valeur que par son alternance avec une vie sociale intégrée.

Jeu

Dans les discours médiatiques d'aujourd'hui, l'image de l'individu hypermoderne, sans cesse à l'affût de toute expérience significative, gardant sa vie ouverte à la nouveauté, obsédé par la peur de l'ennui, agité d'un besoin quasi compulsif de se garder en mouvement (Abrahams 1986) est une apologie du renouvellement et du changement. Cette soif d'intensité va pourtant de pair avec une tendance tout aussi présente à rechercher le bien-être, la lenteur, l'intimité, le cocooning. Les individus ne veulent pas exclure :

Réalistes et demandant l'impossible, ils apprécient des moments à plus forte intensité de liberté et des moments à plus forte intensité de sécurité. (de Singly 2003 p.116)

Le Grand Voyage leur offre la possibilité de satisfaire tour à tour ces aspirations. L'aventure s'invite toute seule, même si on ne la recherche pas activement. L'oisiveté fait elle aussi partie du voyage, qu'on le veuille ou non. Cette alternance entre intensité et flânerie offre aux navigateurs à la fois des possibilités de s'essayer à de nouveaux rôles et des plages de réflexions pour intégrer ce qu'ils ont vécu dans l'action. Elle équilibre le voyage et soutient sa dimension initiatique. De plus, elle laisse la place à une approche très ludique du monde. Initiation et jeu, les deux sont liés. (Huizinga 1955).

Aventure

Les navigateurs sont tour à tour aventuriers, rebelles, découvreurs, l'explorateurs, grands marins, pêcheurs de gros : adultes, ils jouent le premier rôle d'un scénario souvent qu'ils ont souvent commencé à échaffauder dans leur enfance ou leur adolescence. Le Grand Voyage conserve la fraîcheur juvénile d'un jeu. Des modèles forts ont servi de support à l'envie de voyage pour beaucoup de nombreux navigateurs, je l'ai dit. Mais la réalité du voyage est plus douce. Il ne s'agit plutôt de jouer à l'imiter ces figures emblématiques, pas de renouveler leur exploit. L'exploit ne se mesure qu'à l'aune de celui qui l'accomplit : l'aventure, la vraie, dépend de la mise en jeu personnelle de celui qui la vit.

Les plaisanciers jouent aux aventuriers, aux rebelles! Ils s'en vont pour vivre « *une aventure humaine extraordinaire* », « *une odyssee exceptionnelle* »¹, avec un enthousiasme teinté de joie enfantine et ludique. Étant donné le confort de la plupart des voiliers, les conditions dans lesquelles se déroule leur périple ne correspondent plus à l'image qu'ils s'en font, mais ils sont heureux ainsi. Ils s'essaient à de nouvelles identités et observent la vie au travers ces différents filtres. Et leur registre identitaire augmentant, c'est leur perception d'eux-mêmes qui s'étoffe (Kaufmann 2004). Ceux pour qui le voyage est un vieux rêve peuvent enfin s'identifier à l'image d'eux-mêmes qu'ils portaient enfouie sous les apparences. Au retour, ils seront eux aussi des *Atlanticos*.

Le Grand Voyage peut être comparé au jeu comme le considère Johan Huizinga (Huizinga 1955) : il est gai, plaisant, intense. Plein de fantaisie, il aide à franchir la distance qui sépare l'imaginaire et le concret, le rêve et le corps. On se lance dans l'aventure parce que l'on en a envie. Le jeu, comme le voyage, se déroule dans une sphère temporelle et d'action située hors de la vie ordinaire. Il a son espace, son temps et ses limites. Lorsque l'on pénètre dans son univers, on en accepte les contraintes puisqu'elles sont librement choisies. En fait, le jeu est une activité sérieuse même s'il n'est pas considéré comme tel : contrairement aux apparences, il est ordre. En effet, écrit Huizinga, le jeu apporte par ses règles et ses limites un semblant de perfection dans un monde imparfait et crée, pour un temps, l'harmonie dans le chaos de la vie. Ainsi le Grand Voyage emmène les voyageurs dans un monde imaginé, les sort temporairement de la réalité crue de la vie quotidienne. Les navigateurs ne font pas, ou si peu, allusion dans leurs témoignages à l'actualité politico-socio-économique : l'espace du voyage est lissé des imperfections du concret. Il reproduit le caractère esthétique, le rythme et l'harmonie du jeu. Sa lenteur laisse de la place à beauté de la mer, des paysages visités : les voyageurs voient surtout les beaux côtés des territoires qu'ils abordent et ceux qui les habitent, romantisant volontiers leurs aspects les plus rudes. Comme le joueur, ils cherchent à atteindre un but : réussir leur boucle de l'Atlantique et rentrer à bon port, la tête pleine de souvenirs. Leur motivation les absorbe : intensité, contraste, tension, changement, problèmes à résoudre et solutions à trouver font partie du quotidien de la croisière. Comme on joue rarement seul, c'est au sein de la communauté des voyageurs qu'ils évoluent, proche de la communauté des joueurs qu'Huizinga la rapproche de la *communitas* de Turner. Elle a ses propres normes et structures qui la différencie de la vie ordinaire. Le statut n'y dépend pas de la supériorité économique, il s'acquiert grâce à la compétence. Dans le monde des voiliers, le marin doué et capable sera toujours respecté de tous. Dans ce sens, il s'agit d'un microcosme plus égalitaire que la société dont ils sont partis, mais où il s'agit de respecter des valeurs éthiques pour

¹<http://www.lagrandeparenthese.com/>

être accepté. En effet, joueurs et voyageurs doivent faire preuve de courage, d'intelligence, de résistance, de ressources et de force psychique et physique. Mais ils doivent avant tout respecter les règles du jeu sous peine de se voir exclus : sur les pontons, le grincheux incompetent ne faisant pas preuve de solidarité, ne sera pas convié aux apéros, aux repas communs et sa mauvaise réputation risque de se répandre de port en port.

Le jeu comme le voyage sont des espaces structurés pour l'apprentissage joyeux et où la créativité peut s'exprimer tout en étant canalisée. Sans règles ni but, ils se dissolvent.

Ainsi, on part en voyage pour le plaisir, la joie d'être, de découvrir : on joue au héros, à l'aventurier, au Robinson, au premier ou dernier homme, au rebelle. On se déguise en romano des mers – cheveux et vêtements décolorés sous les soleil et l'eau de mer, peu tannée, voilier au pavillon en lambeau, et mille autres petits signes de reconnaissance. On parle une langue secrète partagée des seuls initiés. On joue à faire son pain, laver sa lessive à la main. On joue au marin paillard et ivrogne, en buvant un verre avec ses voisins de mouillage tout en racontant des histoires à faire frémir Neptune. On joue avec ses enfants, beaucoup.

Cette fraîcheur ludique du regard que les voyageurs posent sur l'ailleurs, sur les autres, élargit leur univers intérieur.

Oisiveté

Dans tout jeu, il y a des périodes de réflexion, de relâche, pour que les joueurs se rassemblent en eux-mêmes pour mieux se relancer dans l'action. La construction intérieure à laquelle le jeu du voyage donne lieu a aussi besoin de son espace : jeu de bricolage solitaire auquel on se livre lorsqu'aucune activité n'accapare l'esprit.

Justement, l'entre-deux de la croisière laisse le droit à l'hédonisme, au plaisir d'être, de ne rien faire. Renversement des valeurs, l'oisiveté devient même une activité à part entière. En traversée ou quand le voilier tire doucement sur son ancre au mouillage, on passe beaucoup de temps à faire « rien ». Attente, rêverie, routines remplissent ces moments où « *rien de particulier ne se passe* » (Ehn & Löfgren 2007). Comme Ehn & Löfgren –sur le travail desquels je me repose dans cette section– le notent, dans la société occidentale, ces instants vides sont considérés comme des pertes de temps, de sens, de pouvoir, de contrôle. Mal considérés, l'inactivité et le manque d'action sont pourtant plus remplis qu'il n'y paraît. En effet, ils libèrent un espace pour la pensée : elle s'échappe (Ehn & Löfgren 2007).

En voyage certains moments prennent une valeur inattendue : quarts passés à regarder l'eau qui défile le long de la coque, à suivre le vol d'une mouette ou à laisser le

regard se reposer dans l'obscurité de la nuit ou à scruter la voûte céleste, paresse qui envahit agréablement au mouillage, ou encore petites routines. L'abondance de temps à bord a un grand avantage. Elle permet de s'abstraire d'un mode de fonctionnement multitâche vécu comme pénible ou stressant et autorise à ne plus faire qu'une seule chose à la fois, à mieux vivre le moment présent, à devenir plus conscient de ses actes. On s'autorise à faire ce que l'on ne supporte pas à terre : perdre son temps devient prendre le temps. On abandonne le jugement citadin qui condamne l'oisiveté pour la changer en vertu et on délaisse le stress pour s'initier à une nouvelle façon d'être au monde. Même l'attente imposée devant le guichet de douaniers grincheux est – presque – toujours prise avec philosophie, la patience est de mise, admirée aussi chez les locaux dont on envie la capacité à ne pas dépendre d'une horloge. Cependant, lorsqu'on a besoin d'eux pour des travaux, des réparations ou des livraisons de vivres leur indolence devient parfois plus difficile à supporter : le contrôle se perd et la liberté avec lui !

Pilote automatique de la vie ordinaire, les habitudes et les routines qu'on effectue sans y penser, procurent un sentiment de maîtrise, de fluidité, mais deviennent aussi camisoles de force d'un quotidien fastidieux. Changer de milieu de vie oblige à les modifier, à en acquérir d'autres. Le Grand Voyage provoque cette rupture et invite à un mode de vie plus primitif, moins confortable où les gestes triviaux, délocalisés, revêtent un intérêt neuf. Ainsi, faire sa lessive à la main dans le cockpit, sur le ponton d'une marina ou au lavoir d'un village devient une activité digne d'être racontée, comme le fait de prendre une douche après des jours passé la peau salée sous un soleil de plomb. Sécurisantes aussi, les routines réduisent l'inquiétude. Principalement, celles qui concernent la navigation. Faire le point, écouter le bulletin météo se transforment en repères spatio-temporels. La maîtrise des manœuvres du bateau, répétées jusqu'à être incorporées, jusqu'à ce que le corps agisse de lui-même, calme l'incertitude des débutants. En participant grandement à la métamorphose du bord en foyer, les habitudes et petits rituels du quotidien reconfortent aussi: chaque objet a sa place, chaque membre d'équipage sa bannette, son petit coin personnel. Les rythmes de repas, les places autour de la table, les petites plaisanteries rituelles, le nom du pilote automatique, les anniversaires que l'on célèbre, les fêtes que l'on marque forment un folklore rassurant qui renforce la sensation de home. Ce faisant, les routines du bord créent une structure calme et libèrent du temps où la pensée s'évade.

Si le rêve guide le voyage, les rêveries l'occupent en grande partie. Les moments abondent où laisser son esprit vagabonder face à la mer ou à un paysage paradisiaque. Où est-on alors ? À la fois dans la réalité et dans ses songes. Pour Ehn & Löfgren, lors d'instant de flânerie intellectuelle, le rêveur teste diverses identités, s'imagine assouvir

des désirs avoués ou inavouables, s'inquiète, invente mille et un possibles, se représente des tas de choses agréables ou non. Les rêveries éveillées nous emmènent vers d'autres espaces-temps (Ehn & Löfgren 2007) : mille lieux, dans le passé ou vers le futur. Échappée au carré de la vie quotidienne: par le voyage lui-même et par l'évasion mentale que celui-ci permet.

Étrangement, le temps ne pèse pas pendant ces heures inactives. Le rythme de l'existence se ralentit vite lorsque disparaissent les injonctions extérieures. L'espace de vie acquiert une autre qualité et une autre dimension lorsqu'on le dégage de toutes les obligations d'agir que nous nous imposons ou qui nous sont imposées par la morale de notre culture avide d'action. Curieusement, les quelques activités qui restent emplissent toutes les journées. Lorsque le ralentissement se fait paresse, puis léthargie, la chaleur et l'indolence ambiante aidant, il faut partir, vite, lever l'ancre pour ne pas mettre le voyage en danger d'immobilisme. Car la rêverie entraîne loin vers des rôles inattendus, des futurs possibles, des passés qui redeviennent présents : lorsqu'elle n'est pas contenue, elle peut déborder sur la réalité, l'envahir. Mais, à dose modérée elle est espace de changement, d'évolution où l'individu, guidé par son imagination créatrice, malaxe les ingrédients de son existence, les représentations qu'il se fait du monde, pour en tirer une forme neuve que la liberté du voyage lui permettra de tester. Comme Galapiat pour qui la solitude de la traversée Canaries-Dakar sera une révélation à lui-même. Les moments « où il ne se passe rien » l'obligent tout d'abord à revoir son passé douloureux pour lui donner un sens nouveau, s'en détacher et pour ensuite le ramener dans un présent si simple qu'il en est purifiant, revitalisant. Les rêveries font partie intégrante du caractère initiatique du voyage, elles sont lieu de transformation

D'autant plus que méditation et eau ont toujours été mêlées. Les bords de mer incitent à la rêverie ; le sable, le soleil, les vagues lui ajoutent des éléments sensuels. L'horizon est le lieu parfait sur lequel projeter attentes magiques, nostalgies, espoirs et regrets, afin de s'inventer un devenir pour après le retour, jouer avec la vie (Ehn & Löfgren 2007).

Les espaces du voyage

Le Grand Voyage entraîne ses protagonistes dans de nombreux espaces –concrets, intérieurs et symboliques– qui se succèdent, se superposent, s'alternent ou s'emboîtent les uns dans les autres. Ils forment un mélange complexe de lieux, de territoires, de représentations, d'images nourries de perceptions, de réflexions sur ces perceptions, d'émotions. Les voyageurs vivent l'espace concret à leur niveau individuel –corporel, imaginaire, émotionnel–, mais ils lui donnent sens à partir d'éléments culturels –

stéréotypes, valeurs jugements, émotions adéquates, normes. Le préacquis social et les expériences personnelles passées influencent leur attitude face à l'espace réel qu'ils rencontrent et l'interprétation qu'ils en donnent. Par ailleurs, Tuan souligne la tendance de l'individu à s'identifier à son lieu de vie et à son entourage (Tuan 2008): les espaces du Grand Voyage jouent un rôle dans la construction identitaire de ceux qui partent. Comme à l'inverse, ceux-ci participent à la transformation des territoires qu'ils fréquentent, que ce soit par une empreinte physique laissée dans le paysage –marinas, développement de petits commerces, détérioration des fonds marins dans les lieux de mouillage, etc.– ou par l'image qu'ils en transmettent.

Comme cela a été montré, si le Grand Voyage est un espace liminal, un hiatus entre deux tranches de vie ordinaire, il ne se différencie pas en cela d'autres types de voyages de longue durée comme ceux des backpackers, ou de voyageurs en mobile home. De même, en escale, lorsque les navigateurs se font touristes, leur expérience n'est pas fort différente de celle d'autres visiteurs ; si ce n'est que les navigateurs voyagent dans leur foyer.

Ce qui distingue la croisière hauturière des autres types de voyage, c'est la mer : la mer approchée physiquement, agie et non pas simplement contemplée, comme du haut du bastingage d'un paquebot. Elle est omniprésente tout au long du périple, puisque la majorité des voiliers ne s'éloignent quasiment jamais de leur bateau. Ils voyagent en marge des terres, ne visitant que les plages, les rivages et quelques territoires côtiers.

Cette marginalité spatiale concrète soutient la marginalité symbolique de l'espace liminal qu'est le Grand Voyage. C'est en bordure des terres que se forme –et se dissout– continuellement la communitas. Tout particulièrement dans les mouillages, où les voiliers à l'ancre forment dans le paysage une architecture provisoire, ne se mêlant que très superficiellement, ou pas du tout, à la population locale.

Retour au nomadisme. Je l'envisage, dans cette section, en tant que concept abstrait. En effet, la métaphore nomade offre une clé pour non seulement mieux comprendre les navigateurs, mais aussi pour saisir le rôle spatial que joue la mer. Ensuite, je choisis de me concentrer sur la traversée de l'Atlantique, espace particulier au Grand Voyage. Je traiterai des destinations racontées et de l'image des territoires dans la section consacré au tourisme.

Gisèle Szczyglak cite Theodor Adorno: « *L'homme sédentaire envie l'existence des nomades* » (Szczyglak 2003 p.1). L'existence humaine est ambiguë et incomplète: chaque choix ouvre une porte en fermant ainsi une autre. Selon elle, dans l'opposition entre nomadisme et sédentarisation, c'est avant tout une question de territorialité abstraite qui est en jeu. Chaque territoire renvoie à des sphères identitaires plus ou moins

partageables. L'enfermement dans un nombre limité de territoires, dans leurs normes, est une entrave à l'enrichissement identitaire. La sédentarité a besoin du nomadisme pour se renouveler. En effet, le nomadisme, compris ici comme pulsion d'errance subversive (Maffesoli 1997), est animé par une force centrifuge, anormale qui amène les nomades à s'éloigner du centre, de la norme pour aller la marge. S'en allant explorer les bordures de la société, ils se déterritorialisent. Symbolisé par la figure de l'outsider, le nomadisme a un aspect positif puisqu'en s'éloignant de la norme, les nomades ouvrent de « *nouveaux champs opératoires à la construction identitaire* » (Szczyglak 2003 p.7). Il s'apparente à la notion de déviance positive (Macbeth 1985, p.296) qui motive ceux qui choisissent la croisière comme mode de vie. Il faut pourtant nuancer cette métaphore nomade lorsqu'on l'applique aux plaisanciers hauturiers « à durée limitée » : ils se réfèrent certes à l'image de ceux qui font le choix définitif de la mer, des marginaux. Cependant, ils sont eux-mêmes dans l'ambiguïté : ils vont goûter aux saveurs de la marge, mais en restant dans la normalité. Ils se déterritorialisent provisoirement, et partiellement. Ils s'en vont découvrir d'autres peuples, mais sans tout à fait abandonner leur société d'origine matérialisée par leur voilier : leur territoire. Ils ne sont pas vraiment nomades. Szczyglak s'appuyant sur Gilles Deleuze l'exprime ainsi :

L'homme blanc a l'avantage du mouvement qui est, non pas un nomadisme déterritorialisant rhizomorphique, mais une production arborescente de la norme.
(Szczyglak 2003 p. 8)

Certains d'entre eux osent plus que d'autres la rupture avec leur vie quotidienne, et s'aventurent dans des territoires inconnus : Galapiat aux Bijagos sort des chemins battus, comme il fréquente dans les bars, les vrais outsiders ou les marginaux comme Captaingils. D'autres ne font que regarder la marge : ils ne se déterritorialisent pas vraiment.

À l'heure où la mondialisation donne l'impression d'unifier le monde et de le vider de son exotisme, « *l'espace à vivre* » se réduit paradoxalement (Szczyglak 2003 p.4). Si le nombre de ces sphères, de ces territoires, se réduit, les potentialités d'exploration identitaires sont d'autant diminuées. Seul « *un espace non territorial renouvellerait la carte du nomadisme* » ajoute Szczyglak (Szczyglak 2003 p.4). Or, c'est justement dans un tel espace non territorial que le Grand Voyage se déroule. Lorsque les navigateurs prennent la mer, ils quittent leur sédentarité pour la mer, vide d'humanité, sans appartenance. Une surface, un miroir : « *Le grand rien nous entoure* »¹ comme l'écrit une blogueuse. De

¹http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=11640#grip_id_11320

quart, face à l'océan, les navigateurs y sont seuls, alors que l'espace et le temps sont suspendus par la monotonie : il n'y a personne à qui s'identifier, pour qui s'identifier. Parfois, ils doivent lutter contre une « *force brutale, aveugle et éternelle, sans vice et sans vertu, neutre et sans à priori.* »¹. Cette confrontation avec la mer permet de sortir « *de cette impuissance latente et prétentieuse de l'humaine condition* »². L'océan vide, lave, purifie physiquement et psychiquement les plaisanciers hauturiers. Il les prépare aux reterritorialisations, légères, superficielles et éphémères que sont les escales. En effet, ils ne quittent jamais vraiment la mer : ils ne font que de petites escapades à terre, limitées dans l'espace et dans le temps. Ils se retrouvent entre voileux dans des cadres culturels qui les stimulent, les bousculent, les émerveillent, les étonnent, les irritent, les séduisent, ou les ennuient, mais qu'ils quittent très rapidement.

Entre les escales, les traversées forment des espaces-tampons, neutres : le bricolage identitaire y est facilité par l'action décapante des vagues.

En partant, les navigateurs quittent seulement leur société pour rencontrer les autres et leur diversité. Se déterritorialiser, c'est aussi aller vers l'universalité, en réaction à la froideur abstraite de la mondialisation (Szczyglak 2003). Cette composante utopique du Grand Voyage est à mettre en parallèle avec des aspirations sociétales. Pour M. Hardt et A. Negri, l'espace doit être rendu vivant et la circulation devenir liberté pour une multitude qui accéderait ainsi à une citoyenneté globale.

Space that merely can be traversed must be transformed into a space of life : circulation must become freedom. (Hardt & Negri p.362)

Selon eux, faut dépasser la célébration du local vu comme régressif lorsqu'il s'oppose à la circulation et à la mixité et lui préférer une mobilité qui autoriserait chacun à passer de place en place tout en se sentant partout chez lui.

The concrete universal is what allows the multitude to pass from place to place and make its place its own. This is the common place of nomadism... (Hardt & Negri p. 362)

Cette vision d'une mobilité rapprochant les hommes est souvent exprimée par les navigateurs. Utopie de circuler librement entre tous les territoires et d'établir des relations fraternelles avec leurs habitants, de se sentir chez eux comme chez soi. Oublier les douaniers et leur bureaucratie, être accueilli par l'autre et l'accueillir à bord, dans son foyer. C'est pourquoi ils choisissent l'océan. À terre la mobilité est organisée, planifiée, règlementée : en mer, pas de limitation de vitesse, de règles de conduite (ou si peu). De

¹ <http://www.hisse-et-oh.com/forums/navigation/messages/1234827-hallucinations-en-mer>

² Idem

plus, la mer rapproche ceux qui ont l'audace de s'y aventurer d'où qu'ils soient : sur la côte, elle se fait lien. Néanmoins, dans la pratique, ils sont loin de réaliser leur rêve. Trop de barrières restent encore à franchir, qu'elles soient indépendantes de leur volonté ou personnelles. Car ils ne sont pas désédentarisés. Ils s'en retournent d'où ils sont partis, rejoignent la norme et réintègrent la société, même s'ils rêvent de peut-être repartir un jour. Sont-ils capables d'accueillir dans leur cadre sédentaire retrouvé, ceux qui viennent d'ailleurs comme ils ont eux-mêmes parfois été accueillis ? Ont-ils vraiment envie que les autres voyagent comme eux l'on fait ?

Il faut aussi se poser la question : Qu'advient-il de son pouvoir subversif et stimulant lorsque le nomadisme devient norme ? Quel espace reste-t-il pour la déterritorialisation ? La mer ? Non, le Grand Voyage est un nomadisme de luxe, réservé à une minorité de privilégiés. La Toile, alors ?

Traversée

Si l'accessibilité des transports et le développement des moyens de communication rétrécissent le monde, la lenteur de la navigation à la voile l'agrandit. Les traversées créent de la distance, neutralisent les impressions laissées par une escale, re-virginise la curiosité : le local retrouve de l'exotisme en contraste avec la fadeur marine. Le monde se diversifie à nouveau.

La traversée de l'Atlantique, c'est le point fort du voyage : une parenthèse qui s'ouvre entre deux épisodes de cabotage et de découvertes plus touristiques. Lorsqu'ils pointent leur étrave vers l'Ouest et l'océan, les voyageurs laissent derrière eux la terre, la vie de mouillage, les petits ports, les bateaux amis, ce qui a fait leur quotidien durant quelques mois pour franchir un seuil : celui de la haute mer. Traverser l'océan reste un acte chargé de symbolique, un vrai rite de passage qui fera d'eux des marins confirmés.

Les navigateurs s'y sont soigneusement préparés : les vivres remplissent la cambuse, les réservoirs d'eau et de gasoil sont pleins, le moteur et les voiles ont été attentivement vérifiés. Durant les mois qu'ils ont passés à bourlinguer avant de se lancer à l'assaut de l'océan, ils se sont amarqués et ont gagné leurs premiers galons de voyageurs. Pourtant, il leur reste à passer l'épreuve du grand large, réussir l'exploit dont certains rêvaient depuis une dizaine d'années ou plus encore. Bien sûr, ils éprouvent un peu d'appréhension, mais surtout une grande excitation avant de s'élancer l'océan.

*La peur ? Connait pas. Maintenant, on y est. Faut y aller. Demain. Demain. Demain. C'est excitant comme un premier rendez-vous amoureux. C'est exaltant. C'est fabuleux. Ce n'est pas humain.*¹

Liberté, immensité, absence de contraintes non choisies et de frontière : les motifs qui les poussaient au départ étaient des rêves de voyageur. Pourtant, dès le premier jour de mer, la routine s'installe à bord. Le nomade, le vrai, fait rapidement surface. La vie se concentre sur ces petits gestes quotidiens qui n'auraient droit à aucune attention dans la vie ordinaire. Habituellement cachés derrière une multitude d'activités plus signifiantes, ils sont soudain seuls à occuper les journées – et les nuits.

Les habitudes commencent à s'installer et chacun vaque à ses occupations : sieste, préparation du repas, lecture vorace des romans et autres bouquins de notre bibliothèque, pêche, baignade, lessive...

Pour preuve, les textes écrits durant la traversée se rapprochent plus d'un rapport rendant compte de l'emploi du temps à bord que d'un récit. Si peu d'événements rompent le train-train de la traversée qu'il n'y a pas matière à tisser une intrigue. D'ailleurs:

*Un récit d'une navigation transatlantique se raconte difficilement, il se vit avec ses joies et ses humeurs quotidiennes.*²

Seuls la pêche, les rares changements de voile, les petits ennuis mécaniques, les grains imprévisibles rompent parfois la monotonie et offrent matière à une micronarration.

Durant la traversée, il ne se passe presque rien. Le temps s'allonge jusqu'à disparaître.

Le temps inexistant

Avant le départ, de nombreux navigateurs exprimaient leur désir d'échapper au temps de la vie ordinaire – ce temps qui manque, qui file trop vite, qui s'accélère à l'excès – de partir pour être libre de leur temps, de le ralentir, d'en profiter. Toutefois, la vie à bord est loin d'être dégagée de toute obligation temporelle. Bien au contraire, le rythme implacable des quarts, des bulletins météo, des repas divise les jours et les nuits. La vie du bord suit une routine invariable, inévitable, cadencée par le roulis et le bruit des vagues contre la coque.

¹ Traversée de l'Atlantique, la fleur à l'étrave. http://www.skippers.ch/fr/22_trav_atlantic.php

² CAMEL : <http://www.amelcaramel.net/news4.php>

Puis, la routine s'installe à bord dans un bruissement de vagues couinant sur la coque, intarissable, invariable, assourdissant.¹

L'enthousiasme fait place à l'ennui. Le temps n'existe plus

Le temps suspend son vol. Il n'existe plus, il est parti avec les amarres.²

Ou finit par trop exister ...

Bruits de craquements intérieurs, pourquoi l'enfer est-il insomniaque ?

Quels souvenirs, quels espoirs me feront passer le temps, me feront oublier mon corps.³

Paradoxalement, le temps de la traversée est aussi un temps précis, mesuré, médiatisé par l'arsenal technologique qui remplit aujourd'hui les carrés : GPS donnant en permanence l'heure précise, radio BLU égrainant les bulletins météorologiques, alarme réveillant pour les quarts. Le temps du bord, si régulier qu'il disparaît, est –comme me l'a décrit un marin professionnel–, rassurant parce qu'il ne peut pas être remis en question.

Immensité

Évidemment, certains sont fascinés par la mer, à la fois toujours et jamais pareille. Malgré tout, peu de récits font allusion au paysage marin alors que nombreux sont ceux qui font ressortir sa monotonie. Je laisse la plume à Galapiat :

Le paysage marin est sans relief, identique chaque jour: couverture nuageuse molle et peu active sans grain qui se dégage dans la journée, mer vide de toute vie aquatique. Pas de dauphins, ni baleine, ni poisson volant, ni même scène de chasse ou volatiles marins. Dans ces conditions si curieusement uniformes, les jours se succèdent, indifférenciés ou presque, presque identiques, dernière respiration autarcique hors du monde avant de devoir s'y frotter à nouveau.⁴

En réalité, la mer immense, cet espace illimité des vieux rêves, entoure le voilier d'un anneau d'acier. Seules les vagues tissent une toile de fond qui capte parfois le regard avant que celui-ci ne bute sur le cercle parfait de l'horizon. L'immensité enferme :

¹ Traversée de l'Atlantique, la fleur à l'étrave. http://www.skippers.ch/fr/22_trav_atlantic.php

² Traversée de l'Atlantique, la fleur à l'étrave. http://www.skippers.ch/fr/22_trav_atlantic.php

³ Promenade hivernale : la traversée de l'Atlantique d'un navigateur solitaire qui n'aimait pas la solitude. <http://pagesperso-orange.fr/eric.duchossoy/bateau/index.html>

⁴ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2011/08/19/21823213.html#c44609984>

Bateau trop petit ou mer trop grande.

Monde réduit au tangage d'une prison de lames,

Où la fatigue de l'inconfort vient rappeler l'ennui.

*Presque heureux d'être seul pour ne pas voir souffrir son miroir.*¹

Il ne faut pas perdre de vue que, dans cet espace infini, les navigateurs n'ont guère que les quelques mètres carrés de leur voilier pour se mouvoir. Ils sont emprisonnés derrière leurs filières qui pourtant les rassurent. Le bateau est havre sûr dans un univers indifférent, parfois hostile, mortel même hors de son enceinte.

*Ici je suis vivante. Là, de l'autre côté de notre ferraille, je suis morte.*²

Un havre, oui, mais secoué plutôt que bercé, parfois même malmené qui néanmoins paraît immobile au milieu d'une pastille tantôt bleue tantôt grise. Le roulis et le bruit assourdissant des vagues contre la coque épuisent ou tout au moins engourdissent.

Une danse qui nous fait sortir de notre corps, mais qui nous enferme dans notre tête.

*Ou inversement.*³

Enfermement dans un lieu qui n'en est pas un, mouvement immobile dans l'entre-deux.

*Bons baisers de nulle part.*⁴

Ce « nulle part », cette immensité marine ensorcèle :

*Mais on peut rester des heures en fascination devant cette mer à la fois immensément homogène, par sa masse énorme d'eau identique, et infiniment hétérogène par ses vagues, ses reflets, ses courants, ses couleurs, eux-mêmes infiniment changeants et chatoyants.*⁵

Elle est liberté, immense et solitaire. D'ailleurs, Tuan lie fort bien ces trois qualités.

¹ Promenade hivernale : la traversée de l'Atlantique d'un navigateur solitaire qui n'aimait pas la solitude. <http://pagesperso-orange.fr/eric.duchossoy/bateau/index.html>

² Traversée de l'Atlantique, la fleur à l'étrave. http://www.skippers.ch/fr/22_trav_atlantic.php

³ Traversée de l'Atlantique, la fleur à l'étrave. http://www.skippers.ch/fr/22_trav_atlantic.php

⁴ Promenade hivernale : la traversée de l'Atlantique d'un navigateur solitaire qui n'aimait pas la solitude. <http://pagesperso-orange.fr/eric.duchossoy/bateau/index.html>

⁵ Nomade : <http://mrp.mr.free.fr/index.htm>

Solitude is a condition for acquiring a sense of immensity. Alone one's thoughts wander freely over space. In the presence of others they are pulled back by an awareness of other personalities who project their own worlds onto the same area. Fear of space often goes with fear of solitude. To be in the company of human beings even with one other person has the effect of curtailing space and its threat of openness. On the other hand, as people appear in space, for every one a point is reached when the feeling of spaciousness yields to its opposite, crowding. What constitutes crowding? We may say of a forest that it is crowded with trees and of a room that it is crowded with knick-knacks. But primarily people crowd us; people rather than things are likely to restrict our freedom and deprive us of space. (Tuan 2008 p.59)

Ce n'est pas au milieu d'une foule que nous nous sentons vraiment libres, écrit-il. Pour cela il nous faut de l'espace. De l'espace, juste pour nous. C'est la solitude qui nous donne le sens de l'immensité. La présence des autres nous renvoie à leurs visions du monde, en même temps elle morcèle l'immensité : ce sont eux qui restreignent notre liberté et nous privent d'espace. Sur la mer, il n'y a rien : que nous. Nous profitons seuls de l'immensité. Cet espace ouvert sans sentiers, ni poteaux indicateurs n'a pas de signification en lui-même. Il est une page blanche à laquelle nous pouvons donner du sens : il nous laisse libres de l'interpréter (Tuan 2008, Brunet 1990)

Mouvement

Comme des nomades, les navigateurs vivent leur déplacement comme un quotidien régulier, sans découverte et avec peu de surprises. Ils attendent « chez eux » que le temps et l'espace s'écoulent avec les vagues qui lèchent la coque. Leur mouvement est imperceptible dans ce paysage vide et sans amères. Est-ce l'eau qui fuit ou le voilier qui progresse ?

Dans le film tourné alors qu'ils effectuent une traversée de l'Atlantique dans un petit bateau extrêmement rudimentaire, sans instrument ni même de montre, les frères Berques expriment le sentiment d'instabilité qu'ils éprouvent à ne pas pouvoir se situer précisément ni dans le temps ni dans l'espace. N'ayant aucune notion de leur vitesse, ils ignorent où ils se situent par rapport à la côte, ils ne peuvent estimer la date de leur arrivée. Ils flottent jour après nuit, nuit après jour ; ils flottent sans repère et cette incertitude leur est si pesante qu'ils craignent pour leur santé mentale.¹

¹ Emmanuel et Maximilien Berques : ce témoignage est tiré de leur film « Huis-Clos » tourné durant leur traversée de l'Atlantique sur un prao de 6,5m construit de leurs mains. <http://www.sansboussole.com/>

Le mouvement linéaire de la traversée n'existe pour les navigateurs que par lorsqu'ils font le point et se positionnent sur la carte. Un mouvement qui paraît virtuel et ne s'actualise que par le biais d'un calcul et des instruments qui le facilitent. Seul le bruit des vagues sur la coque témoigne de la progression.

Voyage rime avec mouvement, or celui-ci associe indissociablement l'espace au temps. Concrètement, il nous faut du temps pour parcourir l'espace (Brunet 2005 p.180). Ces deux dimensions liées sont intrinsèques à expérience physique, écrit Tuan :

The experience of space and time is largely subconscious. We have a sense of space because we can move and of time because, as biological beings, we undergo recurrent phases of tension and ease. The movement that gives us a sense of space is itself the resolution of tension. When we stretch our limbs we experience space and time simultaneously – space as the sphere of freedom from physical constraint and time as duration in which tension is followed by ease. (Tuan 2008 p.118)

Lorsque nous bougeons, nous expérimentons à la fois l'espace comme sphère de liberté et le temps comme la durée dans laquelle la tension est suivie d'un relâchement. L'espace et le temps conditionnent ainsi notre perception de la liberté inconcevable sans possibilité de se mouvoir dans l'espace –ne serait-ce que mentalement– et sans le temps de pouvoir ainsi s'évader. Plus abstraitement, le temps du voyage ouvre en nous un espace intérieur neuf qui modifie le sens que nous donnons au monde.

Mais cet espace intérieur n'existe qu'en rapport avec des espaces réels vécus dont on s'échappe tour à tour pour n'être retenu par aucun. Ambiguïté entre le désir de nombreux navigateurs de prolonger leur séjour dans des lieux qui leur paraissent particulièrement enchanteurs et leur envie de pourtant lever l'ancre afin de maintenir le mouvement du voyage et de ne pas succomber au chant des sirènes. En mer, aucun risque d'interrompre son avancée, sauf lorsque le vent vient à manquer induisant une immobilité forcée qui génère irritation et parfois angoisse. Alors que rien à bord n'est fondamentalement changé par ce ralentissement, la seule conscience que l'on en a suffit à créer un malaise. Le vent manquant devient entrave à la liberté : trop de temps et trop peu d'espace. Celui-ci se réduit alors brusquement aux quelques mètres carrés du bord. L'océan devient étai : la liberté disparaît.

En, mer on est en mouvement. On va quelque part, on a un but, le temps passe sans que l'on s'en rende compte. C'est arrivé à terre que l'on reprend conscience du temps qui passe¹

Arrivée...

Que l'on sente la terre avant de l'apercevoir ou pas, de toute façon, l'approche du but bouleverse la vie à bord. Les routines se dissolvent dans l'excitation de l'arrivée. Les quarts ne sont plus respectés, on range, on nettoie. On porte un regard neuf sur la route parcourue lorsque la côte se profile, filet bleuté sur la ligne d'horizon.

Soudain, le cercle de la ligne d'horizon qui enserrait le voilier se brise et la mer redevient immense. L'océan retrouve son prestige, son mystère.

S'il n'y a pas ou peu de descriptions oniriques de la traversée achevée, dans de nombreux textes, elle ne laisse pas moins un goût de regret :

Et on arrive un matin, pas si content que ça se termine.²

Ou encore...

Je souris en attendant le post-partum de la transat qui pendant deux mois dépriment les Atlanticos se demandant ce qu'ils font aux Antilles, bleues et belles, mais tellement dénuées d'émotions. J'ai le mal de terre.³

Une fois les amarres à quai, la brèche de l'entre-deux de la traversée se referme. L'expérience est close. Elle devient récit. L'ennui, lui redevient exploit, la routine aventure, la mer immense et le voilier un rapide coursier : la terre retrouvée donne tout son sel à l'océan.

La traversée prend toute sa valeur lorsqu'achevée, elle gagne sens et cohérence en étant racontée et intégrée ainsi à l'histoire de vie de ses protagonistes. Par sa fin l'expérience rejoint son commencement : elle peut alors enfin être configurée. Née des attentes qui lui ont servi de préambule, enrichie des événements concrets qui l'alimentent, c'est dans le récit qui la suit qu'elle devient expérience significative, qu'elle devient souvenir.

¹ Conversation avec un navigateur, voileux, capitaine de sa propre péniche de mer dans la Baltique, et pour qui « la terre n'est bonne qu'à amarrer les bateaux » !

² Nomade : <http://mrpmr.free.fr/index.htm>

³ http://www.skippers.ch/fr/22_trav_atlantic.php

L'absolu et le relatif

Paradoxes de l'immensité confinante et de l'omniprésence d'une temporalité floue. À bord, l'espace et le temps sont doubles : à la fois inexistantes et contraignants, perçus et calculés. Relatifs et absolus.

En effet, comme le montre l'expérience des frères Berques, l'espace-temps de la traversée lorsqu'il est appréhendé sans artifice technologique devient informe, flou, relatif. Il est déstabilisant. L'impression de liberté s'estompe, laissant place à un ballotement anxieux. Par contre, pour les navigateurs d'aujourd'hui, il n'y a guère d'incertitude. Leurs bateaux sont équipés d'un appareillage électronique parfois impressionnant qui leur permet à chaque instant de connaître avec précision leurs coordonnées spatio-temporelles. Ce sont ces « *machinic prostheses* » (Thrift 2004 p.594) qui ont rendu le voyage accessible même aux néophytes, leur permettant l'accès à un monde de mouvement qui leur était fermé auparavant.

Nigel Thrift souligne l'importance de cet arrière-plan électronique qui, en offrant un accès permanent à un potentiel de calcul encore impensable il y a peu, participe à l'avènement d'un nouvel espace-temps, mouvant, fluide qu'il nomme « *movement-space* » (Thrift 2004). En effet, grâce à ces nouveaux outils, il est aujourd'hui possible, comme c'est le cas pour les voiliers, de suivre le déplacement précis d'objets à n'importe quel moment, en n'importe quel point du globe.

Comme l'écrit Thrift, cet arrière-plan technologique sur lequel flotte la vie, rarement questionné et invisible à force de familiarité, forme une sorte d'inconscient technologique (Thrift 2004). Les calculs, le quadrillage, le mesurage du temps et de l'espace effectués par le système GPS n'attirent plus l'attention, cachés par l'interface d'utilisation alors qu'ils définissent le cadre d'un espace-temps absolu qui sous-tend l'espace relatif ressenti par les voyageurs.

Aujourd'hui, les navigateurs savent où ils se trouvent, à chaque instant et avec une précision jamais atteinte. Leur trajet, ils en prennent conscience sur la carte, sur l'écran d'ordinateur. Ils sont ce petit point qui progresse vers l'Ouest : leur perception du déplacement est virtuelle, médiatisée.

Ils passent de l'espace-temps subjectif de la vie à bord à l'espace-temps objectif des instruments de navigation. Le « nulle part » ressenti a une latitude et une longitude très précise, le voilier a une vitesse mesurée en dixièmes de nœuds, l'isolement est tout relatif grâce aux communications par radio ou par satellite pour les plus nantis. La navigation elle-même demande de moins en moins d'intervention humaine : la route est calculée par le GPS qui peut donner des ordres au pilote automatique, instruments de navigation qui deviennent par ailleurs des membres d'équipage à part entière ! Pour preuve l'anthropomorphisme dont ils sont l'objet :

Merci à notre grand ami et co(auto)pilote « SIM » qui reste seul sous les trombes d'eau pendant que nous dînons à l'intérieur.¹

Cette possibilité de se situer dans le cadre rigoureux du système cardinal et de se reposer sur des prothèses technologiques est un facteur extrêmement rassurant, stabilisant, qui contrebalance la liminalité floue de la traversée.

L'espace-temps humain

Relatif ou absolu, le paradoxe de l'espace-temps du bord rappelle les réflexions de Paul Ricœur sur les deux aspects du temps (Ricœur 1983).

En effet, d'une part, il distingue le temps expérimenté, subjectif et interne comme un temps qui s'échappe sans cesse :

Le temps n'a pas d'être, puisque le futur n'est pas encore, que le passé n'est plus et que le présent ne demeure pas. (Ricœur 1983 p.25)

La question qui se pose alors est : comment décrire une chose qui n'est pas ? D'autre part, à ce temps de l'âme, Ricœur oppose le temps cosmique : le temps des astres, de la nature, le temps physique, objectif, externe qui existe en dehors de la conscience, un temps à l'insaisissable présent. Comme médiateur entre ces deux temps, le temps phénoménologique expérimenté et le temps cosmique, objectif, Ricœur place un troisième temps qui relie les deux précédents et qu'il nomme le temps humain. En effet, l'homme a besoin de se donner un sens de l'existence en tant que « je » dans la durée. Or, c'est en racontant qu'il se crée une identité dans le temps et qu'ainsi il humanise le temps : il positionne son vécu dans le déroulement chronologique du temps extérieur. Selon Ricœur, la fonction du processus narratif est avant tout de marquer, d'articuler le caractère fondamentalement temporel de l'expérience humaine (Kristensson Ugglå 1994).

... Le temps devient temps humain dans la mesure où il est articulé sur un mode narratif... (Ricœur 1983 p.105)

Le temps humain, manquant de stabilité de par sa position médiane, ne devient tel que par la communication d'un récit où se mélangent fiction et histoire. En effet, la mise en intrigue du vécu est un acte créatif ancré dans la vie pratique, lui empruntant la transmission symbolique à travers laquelle des événements individuels sont reliés à l'histoire prise comme un tout (Ricœur 1983).

¹ Voile.esperanza : <http://voile.esperanza.free.fr/>

C'est en racontant que l'individu intègre ses expériences dans l'intrigue qui constitue son identité. Or ses expériences sont aussi spatialement situées.

De même que le temps de l'âme est insaisissable, l'espace perçu, subjectif, interne est un espace mouvant : il est dépendant de l'instant et donc aussi fuyant que ce dernier. L'espace dont on se souvient, l'espace vécu, est une interprétation à posteriori de perceptions de l'expérience mêlées à aux représentations et à l'imaginaire qui la précèdent (Brunet 2005). L'espace intime s'oppose à l'espace absolu, mesuré de Thrift, comme le temps subjectif au temps cosmique. Pour se situer dans le monde, l'homme doit se positionner dans l'espace, mais aussi dans le temps ; les deux étant indissociables paramètres du mouvement qu'est la vie (Brunet 2005). Or, c'est en les racontant que l'homme situe ses actions dans le temps, mais aussi dans l'espace qu'il recrée ainsi, et leur donne sens. La mise en intrigue du vécu est un acte créatif ancré dans la vie pratique, lui empruntant la transmission symbolique à travers laquelle des événements individuels sont reliés à l'histoire prise comme un tout (Ricœur 1983). C'est en racontant que l'individu intègre ses expériences dans l'intrigue qui constitue son identité.

Ces réflexions me semblent transposables au cas de la traversée, puisque durant celle-ci il y a mouvement permanent: le temps y est indissociable de l'espace et de la pensée nomadologique (Thrift 2004). L'espace-temps éprouvé par les voyageurs, l'espace-temps de l'âme s'oppose à l'espace-temps absolu, physique calculé. Ce n'est qu'à l'arrivée que les deux se fondent lorsque le récit fait naître l'espace-temps humain. Car c'est en mettant leur traversée en intrigue qu'ils positionnent temporellement et spatialement leurs expériences. Ce faisant, ils mélangent fiction et histoire tout en donnant sens et cohérence à leur vécu.

Ainsi, une fois accosté, le nomade redevient voyageur par le récit : par sa mise en intrigue, il réinvente le monde (Urbain 2004). C'est en se positionnant grâce à la narration, dans l'espace et le temps recréés de la traversée qu'il se l'approprie et l'intègre dans son histoire personnelle et qu'elle devient part de son identité.

C'est en racontant qu'il voyage.¹

Et la liberté ?

Le corps et l'âme fatigués par le roulis incessant et l'ennui, les navigateurs ne semblent pas mécontents d'arriver au port. Pourtant ils regrettent aussitôt cet espace sans dimension et ce temps flou, cette « prison » flottante et ses routines immuables, redevenus par la magie du récit symboles de liberté.

¹ Le chapitre 5 sera consacré à cette mise en intrigue de l'expérience.

Dans un monde où la liberté de choix devient une obligation (Vetlesen 2007) et où l'individu est sans cesse confronté à la tension créée par l'incertitude d'avoir pris la bonne décision, l'absence de choix peut devenir libération. Justement, durant la traversée, il suffit de suivre le cap, les quarts. L'espace-temps est sans alternatives. Or, comme l'écrit Alberto Melucci, l'espace et le temps font partie de ces composantes essentielles de l'identité qui sont devenues problématiques pour l'individu d'aujourd'hui, pris entre l'obligation d'une construction incessante du Soi et la nécessité de repos, de permanence (Melucci 1996). Il est confronté à la nécessité paradoxale de trouver dans sa vie un espace pour le mouvement, mais aussi pour le silence et l'immobilité. Car, sans cesse forcé de se renouveler et soumis à un flot sans fin de messages, de relations, d'événements, il a besoin d'architecturer continuellement son « home » (Melucci 1996). L'individu contemporain a besoin de repos, de vide pour mieux affronter l'abondance de stimulation de la vie ordinaire.

La liberté de la traversée se cache dans le vide, dans l'immensité enfermante de l'océan.

Si comme je l'ai déjà mentionné, l'impression de liberté réside dans le fait de choisir ses contraintes et de se ressentir comme indépendant d'autrui pour poser ce choix.

C'est pourquoi le grand large apporte un sentiment de liberté par le contraste qu'il offre par rapport aux contraintes habituelles : l'immobilité relative et la routine créent l'espace de silence qui contrebalance le mouvement relatif et les multiples choix auxquels contraint la vie ordinaire.

Alternance de mouvement absolu et d'immobilité relative, l'océan offre à ceux qui s'y risquent un espace pour se recentrer, une période de silence, de repli pour se préparer au foisonnement de possibilités et de choix offerts par la vie à terre.

Lorsqu'en mer, le regard peut se noyer dans la profondeur du ciel, se perdre parmi les étoiles, et l'imagination suivre un rayon de soleil et s'immerger dans le bleu sans fond de l'océan, l'infinité aperçue suspend le temps. Par contre, qu'il vente, pleuve, roule et tangué, et l'espace se transforme en tambour de machine à laver. Alors le temps se fait long, très long!

Retour

Le retour, c'est repasser les jetées, retrouver sa place au port d'attache, la famille, les amis, une place dans la société parmi les autres, c'est aussi raconter pour mieux comprendre. Et peut-être repartir un jour.

Toute l'expérience de la croisière hauturière entre départ et retour est en fait une grande pulsation entre, aliénation/autonomie, consommation/autosuffisance,

identité/altérité, sécurité/risque, villégiature/mouvement, routine/défi, confort/aventure, extérieur/intérieur, tourisme/voyage, collectif/individuel. Rob Shields parle d'une tension paradigmatique entre le rationnel et l'érotique, entre ce qui est considéré comme « civilisé » et « non civilisé » qui prend la forme d'oppositions entre rationnel /ludique, civilisé/nature, centre/périphérie, ordre social/carnavalesque, ordinaire/liminal (Shields 1992). Il ne s'agit pas de dualités excluantes, mais au contraire d'alternance entre les pôles. Une ambivalence qui propulse vers plus de vie, plus d'intensité et prend place dans l'espace, qu'il soit géographique ou subjectif. La mer et la terre en sont le symbole: comme l'ailleurs et le foyer flottant qu'est le voilier. Voguer entre liberté et sécurité, entre espace et territoire, comme l'écrit Yi Fu Tuan :

Space is a common symbol of freedom in the Western world. Space lies open; it suggests the future and invites action. On the negative side, space and freedom are a threat. A root meaning of the word « bad » is « open ». To be open and free is to be exposed and vulnerable. Open space has no trodden paths and signposts. It has no fixed pattern of established human meaning; it is like a blank sheet on which meaning may be imposed. Enclosed and humanized space is place. Compared to space, place is a calm center of established values. Human beings require both space and place. (Tuan 2008 p.54)

L'espace vide, ouvert est symbole de liberté, mais il expose et rend vulnérable. Par contre, les territoires sont habités, clos : ils constituent les centres calmes des valeurs établies. Les hommes ont besoin d'espace et de territoires, écrit Tuan. Szczyglak va dans le même sens en notant qu'il n'y a pas d'antinomie profonde entre nomadisme et sédentarité, mais une alternance entre « *deux tropismes appartenant à toute anthropologie* » (Szczyglak 2003 p.11)

Au cœur de l'expérience du Grand Voyage, l'oscillation entre imagination et réalité, structure et liberté, ordre et chaos, créativité et répétition, soi et les autres, constitue une pulsation joyeuse, essentielle, comme le montre Michel Serres qui met en tension le format - stabilité et l'invention - liberté (Serres 2004). Par la répétition, la formalisation se raidit progressivement, ne laisse plus d'espace à la créativité, au renouveau. Le format mène progressivement à la stérilité, la mort. Il faut le revitaliser, le rajeunir par l'invention. Sans cesse, car toutes les nouveautés lorsqu'elles sont reproduites tendent à se rigidifier. La difficulté réside à faire format et invention s'assister mutuellement, car il n'y a d'achèvement naturel ou humain sans que les deux y participent. Qui sont les individus d'aujourd'hui? Nomades-voyageurs et sédentaires. Il leur faut parfois jouer un « jeu de grands » pour apprendre l'autonomie et

l'individualisation, sans pour cela rompre le lien qui les relie aux autres, à leur commune humanité.

Il est inscrit dans notre chair, ce besoin d'alternance entre d'un côté un mouvement, dynamique et de l'immobilité. Lorsque notre cœur bat de façon cohérente, nos deux systèmes nerveux autonomes travaillent de manière synchronisée : l'un accélérant et l'autre freinant notre métabolisme pour que nous nous maintenions dans un état d'équilibre. C'est alors nous nous sentons bien, en harmonie avec le monde, avec les autres, avec nous-mêmes, notre esprit fonctionne plus clairement, notre intuition est plus aigüe. Mais si les circonstances nécessitent une réaction vive de notre part, un système prend le dessus et rompt ce bel équilibre. Il nous faut un certain temps avant de le retrouver (Servan-Schreiber 2003). Tour à tour avancer puis freiner pour se maintenir en équilibre : ne pas s'immobiliser, mais respirer. Le Grand Voyage, entre départ et retour est une initiation à l'alternance, une respiration pour apprendre à se sentir en harmonie avec le monde et avec soi.

5. L'expérience racontée

Cartes postales d'aujourd'hui, les blogs de voyage constituent une nouvelle pratique culturelle qui permet de partager périple, rencontres, étapes, découvertes, émotions avec la famille, les proches et tous ceux que le Grand Voyage intéresse (van Dijk 2004, Deseilligny & Angé 2011). Même s'ils offrent un espace d'expression bien plus ample que les vraies cartes postales, ils en ont un peu le côté stéréotypé. Mer bleue, soleil à revendre, dépaysement : la vie est belle ! Il y est rarement question de déception, de déprime, d'envie de rentrer plus rapidement que prévu. Pourtant, ces moments-là perturbent parfois le voyage. Ils y rôdent comme dans la vie ordinaire : je le sais d'expérience personnelle et Ulysse et Pénélope me l'ont confirmé. Les blogs ne sont pas la vraie croisière ! Mais, ils font rêver et permettent de rassurer –et de faire envie, aussi– aux proches restés coincés dans leur quotidien. Contrairement à la carte postale d'autrefois, qui arrivait bien souvent à destination après le retour de son expéditeur, ils permettent de communiquer dans l'instantanéité.

Le libre accès aux blogs les met à la portée de tous ceux qui peuvent, de près ou de loin, être intéressés par la grande croisière : de privés, ils deviennent publics. Ainsi, fenêtres ouvertes sur l'ailleurs, sur des bribes d'histoires de vie, sur des rêves, des valeurs et des aspirations individuelles, mais aussi collectives, ils s'inscrivent dans la lignée des récits d'écrivains voyageurs. Folklorisation d'un genre littéraire, comme je le montrerai plus loin dans ce chapitre, ils fascinent par leurs composantes d'épopée ou de conte: ils frappent l'imaginaire de leurs lecteurs qui, grâce à eux, s'embarquent à bord de leurs propres rêves. Certes, les blogs ne sont pas tous égaux en qualité et dépendent de l'aptitude à l'écriture des blogueurs, à leur capacité à s'épanouir au monde, aux autres. Car ils résultent de l'intégration du voyage vécu au passé personnel et culturel de leur auteur, mais aussi aux images véhiculées par les livres, les médias et aux stéréotypes actuels du voyage qui les préfigurent. Cependant, pour tous, la mise forme narrative du voyage concret est un acte créateur qui mêle description et narration, fiction et véracité. Expérience subjective et réalité tangible sont interprétées, configurées, conformées au moule de la tradition culturelle. Mais qu'ils soient plus ou moins fictionnels, là n'est pas l'important. Les blogs, fruits de l'imagination productrice de leurs auteurs, agissent : souvenirs cristallisés, officialisés, ils deviennent médiateurs du désir, suscitent de nouveaux départs, soutiennent les projets vacillants, font naviguer ceux qui ne largueront jamais les amarres qu'en rêve. Marque identitaire, ils constituent le ticket d'entrée des navigateurs dans le cercle de leurs prédécesseurs. Mais ils font plus que cela : ils attestent de l'actualité d'aspirations ancestrales.

Comme je l'ai montré au chapitre 4, le Grand Voyage est une expérience signifiante qui impressionne profondément ceux qui la vivent. En tant que telle, elle appelle le récit qui lui donne cohérence et sens. Non seulement la narration intègre l'expérience dans l'histoire de vie de ses protagonistes, mais la rend partageable avec ceux qui participent de la même culture.

Nous racontons des histoires parce que finalement les vies humaines ont besoin et méritent d'être racontées. (Ricœur 1983 p.141)

Dans ce chapitre, je m'attacherai donc à établir les liens qui, par le récit, unissent une expérience représentant les tendances touristiques d'aujourd'hui à des aspirations profondément ancrées dans la tradition. Le Grand Voyage touche, car il appartient à notre héritage culturel.

Pour passer ainsi de la mise en récit de l'expérience personnelle de grande croisière à travers les blogs de voyage à sa dimension traditionnelle, il est nécessaire de naviguer entre plusieurs niveaux théoriques d'analyse.

Tout d'abord, un regard anthropologique permet de fonder le lien existentiel qui relie le vécu et le récit. L'expérience signifiante n'existe en tant que telle qu'à posteriori, lorsqu'elle est racontée. Ensuite, il s'agit de comprendre ce qu'il advient du point de vue individuel lorsque, par son récit, le narrateur donne cohérence et sens à ce qu'il vient de vivre, au monde, mais aussi à lui-même. En interagissant avec ceux qui le lisent ou l'écoutent, il participe ainsi à sa construction identitaire. Cette analyse faisant ressortir la dimension culturelle du récit, j'approfondirai celle-ci en établissant que les blogs –tout en relatant une expérience particulière– constituent un nouveau folklore issu d'un genre littéraire –le récit de voyage– dans lequel on retrouve les traces des anciennes épopées. En face du paradoxe entre une forme de récits relatant l'expérience individualiste actuelle, apparue récemment grâce aux avancées technologiques, et son ancrage dans la tradition narrative, j'ai éprouvé le besoin de m'appuyer sur une base théorique plus solide et plus générale. Le concept de chronotope de Mikhail Bakhtin, ainsi que la philosophie narrative de Paul Ricœur (principalement sa notion de mimèsis) me permettent de montrer comment ce tourisme en vogue de nos jours s'enracine, en fait, dans une tradition culturelle séculaire: l'aventure unique perçue comme éminemment personnelle acquiert une ampleur mythique. Non seulement le récit qui en découle, mais le Grand Voyage lui-même, sont les manifestations d'une aspiration ancestrale dans la culture occidentale : un conte d'aujourd'hui, dont les héros abandonnent leur anonymat et franchissent le seuil qui sépare fiction et réalité. Pour les voyageurs, prendre la route, que ce soit sur terre ou sur mer, c'est entrer de plain-pied dans un récit qui les dépasse.

La nature narrative de l'expérience

Nous sommes fondamentalement attirés par l'expérience en soi, écrit Abrahams (1986). Peu importe que l'issue soit le succès ou l'échec ; si, par après, nous pouvons la raconter, oralement ou par écrit, nous en tirerons profit. Car les récits d'expériences extraordinaires sont des valeurs précieuses dans notre économie personnelle. Que dire alors d'un voyage en voilier, d'une traversée de l'Atlantique, si ce n'est qu'ils représentent de bons investissements !

Pour Dewey, nous dit Tom Leddy, la vie est une succession de récits. Chacun avec son intrigue, son début, sa conclusion, son mouvement et son rythme propre. « Une expérience » est justement une de ces unités de vie dont le matériel est consommé, accompli : elle s'achève (Leddy 2008). Elle doit ressembler à une histoire bien conçue, d'une part avec une intrigue, un début, un déroulement et un dénouement pour être racontable et d'autre part, avec un contenu assez intéressant et inhabituel pour être considérée comme « une expérience » par les autres. Mais le dispositif interprétatif dont nous disposons joue un rôle déterminant dans la façon dont nous traduisons en mots ces expériences extra-ordinaires (Abrahams 1986).

Clifford Geertz, s'appuyant sur Jerome S. Bruner, insiste lui aussi sur le rôle de la narration dans l'organisation de l'expérience et de la connaissance (Geertz 2000).

Telling stories, about ourself and about others, to ourself and to others, is the most natural and the earliest way in which we organize our experience and our knowledge.
(Bruner J. 1996, p. 121)

Turner, lui, se réfère à Dilthey lorsqu'il met l'accent sur la dimension expressive des expériences significatives :

In Dilthey's view, experience urges toward expression, or communication with others. We are social beings, and we want to tell what we have learned from experience.
(Turner 1986 p.37)

Comme l'écrit Edward Bruner, ce lien entre expérience et récit, s'il ne fait aucun doute, n'en est pas moins problématique (Bruner 1986A). Car l'histoire que nous créons à partir de ce que nous avons vécu ne peut que s'approcher de notre expérience sans jamais en atteindre l'essence-même. Elle n'en est jamais que l'interprétation à posteriori.

En effet, pour Edward Bruner, la relation qui existe entre l'expérience et son expression est dialogique et dialectale : un cercle herméneutique. L'expérience structure

l'expression dans le sens où nous interprétons les autres et leurs récits, grâce à nos expériences propres et la compréhension que nous en tirons. Mais, à son tour, l'expression structure l'expérience par l'entremise des narratifs dominants d'une époque qui, avec les rituels importants et les œuvres classiques, influencent et définissent l'expérience intérieure. Dans cette perspective, continue-t-il, l'expression n'est pas un texte isolé, statique, mais elle implique une activité processuelle et contextualisée : elle est action, socialement située, avec des personnes réelles dans une culture particulière, dans une ère historique donnée. Elle englobe aussi l'expérience des autres, propre à la culture concernée (Bruner 1986A).

C'est pourquoi, si nous contrôlons nos récits en les créant, ils ne sont pas pour autant des objets passifs et eux aussi, à leur tour, nous influencent. Cette action du récit sur son narrateur est utilisée en thérapie. En effet, se raconter permet de se repositionner dans le monde dans une nouvelle « peau », une nouvelle identité, peut-être moins anxieuse, plus capable, sûre de soi que la précédente. La répétition de cette nouvelle version de soi la rend progressivement plus solide (Berger 1997). Méfions-nous de ce que nous racontons !

L'anthropologie, la psychologie narrative (Mishler 1997, Sarbin 1986, Bruner 2005, Lindt 1993) et les folkloristes (Adelswärd 1996, Arvidsson 1998) insistent, eux aussi, depuis longtemps sur le rôle prépondérant que jouent les histoires que nous racontons, non seulement sur le développement de notre identité, tant personnelle que culturelle, mais encore sur notre façon d'appréhender ce qui nous entoure. En racontant, nous créons cohérence, pertinence, causalité et chronologie : nous interprétons l'ensemble complexe de perceptions, d'émotions, de réflexions et de données culturelles qui constituent nos expériences. Si les histoires que nous racontons parlent toujours de nous en tant qu'individus, elles sont aussi des constructions culturelles (Ricoeur 1986, Kaufmann 2004, Palmenfelt 2000, Marander-Eklund 2000). Elles nous permettent de transmettre les valeurs propres à notre groupe et de nous profiler comme un membre compétent de celui-ci. En écoutant ses parents, l'enfant apprend non seulement les règles narratives qui lui permettront de raconter des histoires formellement correctes, mais aussi à observer ce qui est racontable et à ignorer ce qui ne l'est pas. En déterminant ce qui peut ou pas être l'objet d'un récit et comment construire celui-ci, notre milieu social forme nos perceptions, jouant ainsi un rôle de filtre qui limite notre appréhension du monde.

Partager son voyage

Certes, je peux me méprendre sur tel point factuel; certes, mon récit sait mentir, mais, en unifiant des éléments épars, il dit autre chose, moins de l'ordre de la vérité que de celui de l'existence. Il me met au monde. Nous avons tous besoin d'un récit pour subsister. Ce disant, je vibre entre faux et vrai au moins autant que tantôt, entre externe et intime, subjectif et naturel. Existé-je au prix fort de la vérité ? Je ne sais, mais je sais, en tout cas, que se joue-là un jeu qui, dépassant celui de l'authentique et du falsifiable, a pour enjeu vie et mort. De ne pas me dire, je disparaîtrais. Le récit m'importe donc tant qu'il faut à tout prix que je le tisse pour que le fil de mon temps continue. Il y va de l'existence. (Serres 2009 p.81)

Comme l'exprime Serres, le récit est nécessaire au sujet pour rassembler les morceaux éparpillés de sa vie, pour tisser le fil de son existence. Et ce récit, il l'adresse toujours à un autre. En effet, c'est dans l'interaction et la communication que l'individu crée son identité (Ricoeur 1990, Stern 2004). Ce que confirme Kaufmann :

L'individu n'est pas un atome constitué, avec une identité personnelle qui lui appartient en propre. Mais un système ouvert, un centre de production du sens de sa vie interconnecté à d'autres centres... (Kaufmann 2004 p.147)

L'individu ne possède pas une identité mais la bricole sans cesse, mêlant son passé et ses aspirations futures au présent concret, au social et au culturel. Le récit est un outil qui l'aide à donner de la cohérence à ces fragments dispersés, à se rassembler en une personne unifiée dans la durée. Ainsi, le blogueur se raconte lui-même à travers le récit de son voyage et crée une représentation de lui qu'il offre au jugement d'une audience connue et inconnue dont il attend la reconnaissance. Il structure son expérience en fonction de critères de cohérence personnels, mais aussi en fonction du regard que porteront les autres sur son texte. Non seulement il participe à sa construction identitaire, mais en même temps, il se situe par rapport aux autres, parmi les autres. Ses lecteurs, eux, trouvent dans sa narration des éléments avec lesquels élaborer eux-mêmes leurs propres identités. La publicisation du privé privatise aussi l'espace public de l'Internet (Allard & Vandenberghe 2003, Paldacci 2006).

En communiquant le regard qu'ils portent sur le monde, les blogueurs influencent celui de leurs lecteurs. Alors que ces derniers, de par leurs commentaires, positionnent cette perspective personnelle dans un cadre culturel : les communautés en ligne se

forment sur base de ces partages de valeurs. Le récit de soi n'est pas seulement un outil de développement personnel¹, il participe à la construction du social.

Différents récits, regards différents sur le monde

En racontant son périple, le voyageur crée de la sociabilité (Christin 2000). Que son récit remplisse une fonction de divertissement ou un rôle pédagogique (Arvidsson 1999), lorsqu'il raconte, il espère généralement retenir l'attention de ceux à qui il s'adresse. Il se pose au centre d'un cercle d'auditeurs, de lecteurs et, pour les accrocher, il doit les intéresser. Le narrateur suscite la curiosité par la manière dont il raconte, mais surtout par le contenu de son récit. Il adapte les événements passés de manière à les rendre plus passionnants à son public et les plie aux normes et aux valeurs de celui-ci. Il essaie donc d'être à la fois différent pour passionner et pareil, pour être accepté.

Même si clarifier ses idées, structurer ses expériences et le souvenir de celles-ci est souvent le but de la narration, captiver l'audience peut en être un autre : le narrateur cherche, à travers son récit, à se faire apprécier, admirer, reconnaître, plaindre ainsi qu'à susciter certaines attitudes chez son entourage –admiration, respect, pitié (Arvidsson 1999). Captainingils a fait front à bien des déboires dont la relation passionne ses lecteurs, éveille des réactions vives, ainsi que le montrent ces commentaires extraits de son blog :

Cathy a dit...

Salut, ☐Encore bravo pour la façon dont vous avez géré la situation!D'autant plus que je connais ce bateau pour avoir navigué avec mon père dans les années 1973!☐Amitiés

shazzan a dit...

Salut Gilles☐☐Que du bonheur en te lisant, extraordinairement bien écrit, palpitant remplis de douleur de gaité et tristesse savamment mélangés.☐Je te souhaite tout le bonheur du monde et que ton aventure perdure pour pouvoir avoir encore le bonheur de te suivre. Bien amicalement Pascal²

¹ Dans le chapitre 5, je traiterai de façon plus approfondie le rôle du récit autobiographie dans la formation identitaire.

² http://captainingils.blogspot.fi/2009/04/blog-post_6912.html

Mais, capter l'attention du public à travers le récit peut aussi apporter des avantages de nature plus pragmatique : publication, vente, recherche de sponsors.

L'équipage de Banik, qui maintient un site de très grande qualité et dont le lien apparaît sur une majorité de blogs, le dit bien :

L'abonnement aux Cahiers permet de financer en partie le voyage et ainsi de le prolonger. Ce faisant nous avons la possibilité de continuer à rédiger d'autres cahiers ainsi que de nouveaux articles pour le site Internet que vous connaissez déjà.¹

Cependant, tous les narrateurs ne sont pas aussi passionnants, captivants : ils ne possèdent pas les mêmes outils. La compétence narrative est aussi une compétence culturelle. Apprentissage au récit, milieu socio-culturel et genre jouent un rôle important dans la façon dont cette compétence s'acquiert.

Il faut dire que raconter est une fonction cognitive essentielle par laquelle l'enfant apprend à se positionner dans le monde, à se définir (Bauman 1992). Effectivement, la reconstruction de l'expérience par le récit est un processus qui développe la capacité d'analyse, la mémoire et la perception du Moi. Pour raconter un événement qu'il a vécu, l'enfant doit apprendre à distinguer entre le monde extérieur, les autres et lui ; ce qui pousse de nombreux psychologues à considérer cet apprentissage par le récit comme fondamental pour la perception de soi et le développement d'une personnalité indépendante (Mishler 1997). Cette importance du processus narratif comme organisateur de la pensée et comme cadre incontournable des expériences est confirmée par la neurologie : les patients ayant perdu la capacité de construire des récits perdent aussi leur sens identitaire, leur sens d'être eux-mêmes.

Narrative is the inescapable frame of human experience. While we can be trained to think in geometrical shapes, patterns of sounds, poetry, movement, syllogisms, what predominates or fundamentally constitutes our consciousness is the understanding of self and world in story. Not only our texts, but also our lives, gain meaning only through narrative-motivated words, words that acts as a story with a coherent sense of wholeness bound to a beginning, middle and end, as a series of events situated diachronically and with referential specificity, wrapped together by a governing sense of consequence or logic, enacted by agents, and structured by a discourse that defines a point of view. (Young & Saver 1998)

Grâce au dialogue qu'il établit avec ses parents, aux histoires que ceux-ci lui racontent, aux questions qu'ils lui posent, l'enfant s'initie à la narration. Raconter des

¹ <http://www.banik.org/>

faits passés est une des premières formes de discours qu'il apprend (Kohler-Riessman 1993).

Au travers des récits de ses parents, l'enfant distingue ce qui est racontable et comment le raconter. Son propre récit est corrigé, censuré, réécrit par les adultes pour qu'il se plie à leurs valeurs et à la norme culturelle en vigueur. Comme le jeune Ulysse apprend avec ses parents à rédiger son blog de voyage !

Ulysse, 10 ans, son regard sur le voyage.

Bonjour!!!

Je me réjouis de ce grand voyage à travers l'océan. Les poissons nous attendent pour être pêché et mangé. Je leurs prépare de bon appas. Certaines personnes pensent que je vais m'ennuyer mais en regardant le paysage je ne m'ennuierai jamais. L'école se fait sur le bateau (ça, je me réjouis moins). Je vous en dirai plus durant le voyage.

Au revoir !!!¹

L'individu apprend à raconter « correctement ». (Adelswärd 1996), à interpréter son vécu, mais surtout à n'observer que ce qui est matière potentielle à un récit. Son éducation narrative déterminera donc le regard qu'il porte sur le monde et le sens qu'il lui donne. Il ne verra, par exemple, dans un paysage, que les nuances esthétiques qu'il a l'habitude d'exprimer. Ainsi, sa vision est toujours partielle et il n'expérimente jamais que certains aspects des situations événementielles dans lesquelles il se trouve. Sa formation au récit rétrécit ou au contraire élargit son champ de vision selon qu'il ait appris à formuler ses expériences avec plus ou moins de finesse et de précision (Bruner 1986).

Ces différences devant la mise en récit apparaissent clairement dans les blogs : tous ne racontent pas le monde de la même manière et ne le regardent pas sous le même angle. Par exemple, le blog de Célugé est écrit dans un style « parlé ». Son capitaine, joyeux et bon vivant, aime la vie, la mer, l'humour. Ici, pas de grande envolée narrative, pas de longues descriptions. Des billets courts, amusants, familiers et de nombreux détails techniques. Roland est professeur dans une école professionnelle et ne se perd pas dans les mots :

***Le capitaine** : moi-même, personnellement en personne? qui fera tout le périple ?*

Propriétaire, architecte-constructeur, armateur (tout ça, ça en jette ?)

*3 enfants, **CE**cile, **LU**dovic et **GE**raldine...*

¹¹ <http://www.vagualarme.ch/l'oeil%20d'ulyse.htm>

Bon ! 60 berges, retraité enseignement technique, quelques soucis de santé, mais on fait avec !¹

Il commente brièvement les escales, comme ici l'île de Graciosa, aux Canaries à laquelle il ne consacre que quelques lignes :

*Nous voilà à **GRACIOSA**, la bien nommée, un seul village, peu de monde, une marina très correcte, eau limpide, pas de goudron, les rues simplement sablées, et en plus, il fait beau! si si! (je dis Ça passk'il parait que ce n'est plus vraiment le cas en France ?) Je sens que Ça va être super cool... =notre plus belle escale des Canaries!²*

Alors que le même endroit enchante et rend expressifs d'autres voyageurs, comme les trois jeunes amis d'Aventurier, grands découvreurs et à la recherche de spots de surf :

Escale dans un petit coin de paradis : "La Gracieuse"

Le port n'est pas très grand et la quasi-totalité des bateaux sont des voiliers de voyage et sont occupés. Il est situé en bordure d'un petit village de pêcheurs, construits de maisons blanches : pas de route goudronnées, peu de voiture à part les « Land Rover locaux », deux villages dont un désert, et de belles petites plages...Fatigués, mais heureux de poser le pieds dans cet endroit, nous partons à la découverte de la petite île (6km de long par 3km de large). Nous gravissons le môle sud(Montaña amarilla), témoignage de l'ancienne activité volcanique de l'archipel, et profitons de la belle vue sur la quasi-totalité de l'île, désertique, mais charmeuse. Nous finissons notre balade par un petit tour sur la cote ouest et la découverte du spot de surf local : dangereux, mais de bonne qualité.³

Le capitaine de Galapiat, ancien cadre commercial, adepte de l'écriture et blogueur chevronné en donne une version plus poétique :

L'atterrissage au petit matin dans le chenal qui sépare Lanzarote et Graciosa est sublime. Alunissage serait d'ailleurs plus juste. Sablonneuse, plane, déserte et jalonnée d'anciens volcans, Graciosa semble plutôt appartenir à une autre planète.

¹ http://www.stw.fr/dt/display_dt.cfm?dt=248

² http://www.stw.fr/dt/display_dt.cfm?dt=248

³ <http://voile.esperanza.free.fr>

Lanzarote en face, plus abrupte, mais tout aussi désolée ne dément pas cette impression.¹

Ces courts extraits suffisent à rendre compte des différences de style entre certains blogs. Capacité narrative et lecture du paysage vont de pair ; il faut des mots à l'individu pour exprimer ce qu'il voit. Plus encore : il ne voit que ce qu'il est capable de raconter.

D'autre part, l'essentiel du récit, le message qu'il veut faire passer n'est pas toujours identique pour le narrateur ou pour celui auquel il s'adresse. Il faut qu'il y ait rencontre du monde de l'auteur et de celui du lecteur. Le schéma de « la bonne histoire » doit être accepté dans le milieu culturel de l'un comme de l'autre (Adelswärd 1996). Faire comprendre et être compris l'essentiel d'un récit exige une compétence culturelle (Arvidsson 1999).

La manière d'appréhender le monde et de l'interpréter par la narration dépendant de l'éducation et des normes culturelles, il n'est pas étonnant de constater que les récits des matelottes se distinguent de ceux des matelots.

Michel Serres utilise la métaphore marine pour mettre en évidence une différence d'expression et d'attitude au monde entre les deux genres. Une métaphore qui devient réalité dans certains blogs qui confirment cette divergence d'approche du monde et des autres que manifestent les unes et les uns.

Éminemment douée pour la langue, toi, femme, traînes comme un charme un paysage ensoleillé où cent émotions singulières, discernables et variables, se distribuent en taillis, futaies, falaises et collines, embouchures et rivages, toute une carte du Tendre que tu aperçois aussi bien, toute déployée, autour de la parole de qui t'entretient. Ainsi te juge-t-on intuitive, lors qu'on devrait plutôt dire ton génie discursif. Une nappe de brouillard, au contraire, dissimule au mâle, moi, par exemple, éveillé seulement au couchant, les limites entre les champs et la forêt, entre les espèces différentielles d'émotions; au lieu d'une carte de Tendre, mon regard ne dispose que d'un routier de marine, représentant des océans pour une navigation intercontinentale; quasi vide, ce portulan ne fait apparaître, au beau milieu de rives absentes, que deux ou trois îles, jamais les rides locales de la houle. (Serres 2009 p.71)

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/10/index.html>

En effet, selon Deborah Tannen (Adelswärd 1996), hommes et femmes racontent différemment les histoires dont ils sont les protagonistes. Dans les récits autobiographiques des hommes, ceux-ci apparaissent le plus souvent seuls face aux conditions extérieures et face aux autres : la vie est une lutte et il faut se montrer vaillant pour ne pas échouer. Les hommes racontent donc volontiers des histoires où ils se débrouillent seuls et se sortent à leur avantage de la situation. Par contre, les femmes, elles, ont tendance à accorder plus de valeur aux relations et à la collaboration avec d'autres : dans leurs récits, elles réussissent plus souvent lorsqu'elles agissent en collaboration avec d'autres que seules.

Mais, ce n'est pas toujours aussi clair et tranché : il est parfois très difficile de savoir qui écrit. Dans le blog de Nomade, par exemple, le couple se partage l'écriture des billets. Parfois, l'auteur les signe ou parle à la première personne et l'accord des adjectifs trahit son genre. Même s'ils racontent leurs aventures terrestres d'une façon qui pourrait être confondue, le ton plus didactique de Marik, enseignante, la distingue de Pierre qui lui, par contre, devient beaucoup plus technique et marin lorsqu'ils prennent la mer.

Dans les blogs familiaux, on retrouve la même distinction : en mer, si le capitaine prend la plume, il est prolix en détails concernant la navigation, la météo. C'est le plus souvent lui qui décrit les problèmes techniques rencontrés et leur résolution. Alors que la femme parle plus volontiers des enfants, des voisins de mouillages ou des relations.

Ce qu'illustrent bien ces deux extraits du journal de bord d'AbraCatabra : elle écrit à terre, l'avant dernier jour de leur séjour au Sénégal, avant que la famille ne mette le cap sur l'Atlantique et les Antilles :

Lundi 24 Novembre 2008

*C'est le grand jour. Nous faisons nos derniers achats accompagnés des enfants, imaginant qu'elles ne pourront pas marcher autant avant longtemps. Nous nous hâtons de mettre le site à jour, télécharger des photos et envoyer quelques emails. Nous allons dire au revoir à Katell, Julien, Youna et Maël ainsi que Anne non sans réelle émotion avec le sentiment de cette fois s'éloigner pour un bon moment. Nous quittons Ziguinchor après avoir également salué Mor et Hyacinthe dans l'après-midi, bientôt rejoints par des gros dauphins dans la Casamance. Nous nous arrêtons à la nuit, près d'un bosquet où les oiseaux se chamaillent. **Elle**¹*

Lui écrit en mer :

¹ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=292>

Mercredi 26 novembre 2008

C'est impressionnant cette immensité qui s'ouvre devant nous! Depuis des années, rêvée, préparée, redoutée, enfin là! Ce rite initiatique qui permettra de dire nous l'avons fait !! Mais franchement si la téléportation était dans nos moyens, on n'hésiterait pas...

En attendant, nous sommes partis ce matin à la marée de 9h. Après quelques heures au moteur pour sortir par la passe nord, nous avons commencé par une première journée tranquille avec un petit vent de 12nds.

C'est bien pour démarrer et nous sortir de la navigation fluviale de ces dernières semaines, mais ce n'est pas bon pour la moyenne, à ce train-là il nous faudrait un mois pour arriver.

Depuis le début de la nuit, nous avons touché du vent plus soutenu du nord (20nds) et AbraCatabra marche bien au largue (vent de travers), nous passons sous les vingt jours pour les 2 420 milles nautiques restants !! Par contre la mer de travers est légèrement chaotique ce qui donne au bateau des mouvements pas très agréables.

Cette nuit, les filles sont venues faire un tour dans le carré toutes les 2/3 heures.

Les anciens disent que pour cette traversée ce sont les 3 premiers et les 3 derniers jours les plus pénibles: les 3 premiers pour reprendre le rythme,? les 3 derniers parce qu'on sent la fin et que l'on a hâte d'arriver. Nous verrons bien !! En tout cas, en ce qui nous concerne, nous devrions toucher les alizés d'est d'ici 48h. Position : 12°63.914N, 18°03,718W. Lui ¹

Je n'ai pas plus approfondi l'analyse de cette problématique, mais les attitudes de genre très marquées qui persistent dans la pratique du Grand Voyage et de son écriture feraient un bon sujet d'étude. Considérer la pratique d'écriture en fonction des facteurs socio-économiques serait certainement enrichissant aussi, mais demanderait de se pencher particulièrement sur cet aspect ; ce qui sort du cadre de cette recherche. Car le processus identitaire qui s'exprime à travers le récit, étant loin d'être uniquement subjectif, porte le poids du contexte social. Celui-ci pousse à privilégier certaines identités plutôt que d'autres en influençant « *le choix des possibles même si certains sont plus probables que d'autres* » (Kaufmann 2004 p.94).

¹ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=249>

Faire face, face à face et autres facéties

Pour le narrateur, il s'agit aussi de se positionner au milieu des événements qu'il a vécus. Et de choisir l'angle sous lequel cette position est présentée. Il décrit sa manière de faire face à des situations imprévues ou difficiles, de réagir en situation relationnelle avec divers types de personnes, de se positionner dans une échelle de hiérarchie, d'évaluer les rapports de force, de s'adapter à la norme sociale du groupe auquel il considère appartenir et de se détacher des valeurs que celui-ci réprouve (Adelswärd 1999). En même temps qu'il s'associe à sa communauté, il n'a de cesse de s'en distinguer.

L'identité s'organise autour d'une dynamique contradictoire. Elle est simultanément ce qui permet à ego de s'unifier, de donner un sens relativement cohérent à sa vie, et ce qui lui permet à l'inverse de provoquer des décalages avec les attendus de la socialisation, de s'inventer différent. (Kaufmann 2004 p.168)

En racontant leur décision de partir pour un long voyage, les blogueurs montrent qu'ils ont été capables de franchir le pas qui sépare les rêveurs des navigateurs. C'est ce seuil qui importe : désormais, ils ne font plus partie de ceux qui envient, mais de ceux qu'on envie. Ils éveillent l'admiration de ceux qui hésitent encore à larguer les amarres ou de ceux qui pour mille raisons –financières, professionnelles, familiales ou autres– ne partiront jamais. Partager peut aussi signifier se démarquer. Tiamanga l'exprime bien qui, au travers de son récit, veut rendre l'aventure accessible à tous :

***Partager** Nous voulons que ce voyage profite à ceux qui aiment l'aventure et la nature, à ceux qui ne peuvent pas partir ou à ceux, comme les enfants, qui partiront un jour, leur donner le goût du voyage dans le respect de l'environnement, et des populations. Grâce à nos images et à nos récits, nous voulons mettre l'aventure à la portée de tous.*¹

La capacité à se tirer d'affaire seul ou presque, face à des éléments naturels déchaînés, ou « difficilement maîtrisables » comme un vieux moteur diesel, pose en héros celui qui les a vécus et les raconte ; surtout lorsque la lecture est à la portée d'un public aussi large que celui de l'internet.

Je le rappelle, Captaingils –héros malchanceux s'il en est, solitaire, ancien détenu, un peu addictive et sans le sou– est auteur d'un blog savoureux où il conte ses déboires. Par son style pittoresque et son franc-parler, il attire les lecteurs : ses facéties et

¹ <http://www.tiamanga-tour.com/projet/objectifs.htm>

péripéties moins drôles ont été lues, visitées par 58866 lecteurs¹. Il se forge un personnage d'antihéros qui ne laisse pas indifférent. Si je n'avais pas retrouvé sa trace sur le blog de Galapiat qui l'a rencontré au Sénégal, j'aurais cru à une fiction, un récit créé de toutes pièces. Qu'il fasse rire de lui ou suscite des sarcasmes, il éveille l'admiration par son courage et sa pugnacité. Grâce à son récit, Captaingils s'est créé une identité hors normes, comme le montre ce commentaire posté sur son blog :

SALUT MR captaingils... merci de partager tes aventures, profites de ta liberté, tu en connais le prix. J'aime ton auto dérision, et ta force en tête de mat. Tu es parti apprentis marin(dixit), mais non sans une sacré paire de..... tu t'en apercevra quand tu te liras. aujourd'hui, tu peux en apprendre à bon nombre qui tchate(ent) dans leur canapé. Vis ton rêve et racontes nous!!! bon vent et merci pour cette leçon d'humilité totoche²

Or, ce travail de construction identitaire est un processus permanent durant lequel l'individu adapte sans cesse l'image de lui qu'il désire transmettre : il l'adapte aux normes, aux modes, aux valeurs ayant cours dans l'environnement culturel auquel il destine le récit. Tête brûlée comme Captaingils, père de famille qui se métamorphose en Romano des mers comme Galapiat, famille parfaite comme celles de Loren, aventuriers des bistrotts de ports comme les copains d'Aventurier, navigateurs de l'humanitaire comme l'équipage d'AbraCatabra : tous à leur façon représentent le stéréotype de marin voyageur auquel ils s'identifient. Kaufmann l'exprime ainsi :

Par la magie de cette identification, ego fait l'expérience d'une sortie du soi habituel, avec la sensation paradoxale d'une intensité existentielle plus forte. Paradoxale car il garde une conscience relativement claire de l'écart qui le sépare de sa «vraie vie », contrôlant l'envol identitaire pour qu'il ne l'entraîne pas trop loin dans la confusion. Il y a dédoublement. L'identification est toute entière dans le mouvement vers, sans jamais pouvoir atteindre ce but. L'identité, à ce moment précis, n'est donc ni dans le vieux soi, ni dans le sujet de l'identification. Elle est, de façon relativement abstraite et indéfinie (mais très sensible), dans le mouvement en lui-même (le «transport »aurait-on dit à une autre époque), le mouvement de sortie de soi. (Kaufmann 2004 p.165)

Effectivement, lorsqu'il raconte sa vie ou des bribes de celle-ci, le sujet est le

¹ Chiffre relevé le 08/04/2013.

²<http://www.blogger.com/comment.g?blogID=7871987926180463009&postID=2415251506169047274>

personnage d'une histoire qu'il crée. Pour la construire, il emprunte des images à d'autres sources que celle de ses expériences –médias, livres, autres récits– (Marander-Eklund 2004), parfois, il « achète » même des idées toutes faites –lorsque il adhère à des modèles commerciaux (Linde 1993). C'est pourquoi il utilise souvent les stéréotypes communément utilisés par sa culture référentielle (Kaivola-Bergenhøj 2000). Le ton, le style, les expressions qu'il utilise le rapprochent de ceux avec qui il partage les mêmes intérêts.

Si la narration permet de se situer par rapport aux situations affrontées, elle autorise aussi une prise de contrôle sur l'événement et les acteurs de celui-ci. Même si ce contrôle est rétroactif (Kaivola-Bergenhøj 2000). En racontant, le sujet recrée sa propre version de la réalité. Il plante le décor, les acteurs, retend le fil de l'action, réinvente les dialogues : il construit une image personnelle des faits et des personnages. Il place la réalité dans un cadre et la ramène ainsi à une taille qui lui est accessible. Il se donne à posteriori le pouvoir de contrôler des événements qui l'avaient peut-être désarçonné, de gérer des conflits qui l'avaient submergé, de cerner certains aspects de situations qui l'avaient dépassé.

Les récits de mésaventures sont nombreux dans les blogs. Qu'ils finissent bien ou non, ils témoignent de la capacité des protagonistes de la mésaventure à faire face, souvent avec sang-froid, à la situation. Si la malchance et la maladresse sont au rendez-vous, l'autodérision prouve leur courage et leur honnêteté à reconnaître leurs erreurs et est une preuve de leur apprentissage : ils ont acquis de nouvelles compétences et le signalent. Le ton n'est jamais plaintif. Les récits de rencontres, de face à face avec « l'autre » donnent la possibilité au narrateur de montrer, non seulement ses compétences sociales, mais aussi d'effacer ses peurs et de se donner, ainsi qu'aux autres, une impression de maîtrise de la situation.

L'équipage de Loren montre un bel exemple du dépassement de la peur par le récit. Partis des îles Grenadines, une très mauvaise mer les surprend ; la navigation est très pénible et leur catamaran tape durement sur chaque vague. Ils ont leurs trois jeunes enfants à bord et Constance est enceinte. Soudain, Yves fait une mauvaise chute : côtes fêlées ou cassées. Mais ils doivent continuer. Quand ils peuvent enfin se mettre à l'abri, ils découvrent une immense brèche dans le fond du coffre à mouillage. Ils ont heurté un objet flottant entre deux eaux : leur voilier risque de se transformer en épave. Tant bien que mal, ils mettent quatre jours à rejoindre un port. Voici leur récit de ces jours éprouvants :

Horreur

C'est ainsi qu'en 4 journées de mer, les 4 journées les plus horribles, les plus insupportables, les plus épouvantables, les plus inhumaines, les plus éprouvantes que nous n'ayons jamais vécu, nous avons fini par arriver à Fort de France. Nous avons navigué durant ces 4 jours avec un sac de survie préparé, prêts à évacuer le bateau en cas de naufrage. Chaque soir, nous redoutions le lendemain, chaque jour, nous espérions ardemment le soir. De plus, durant ces 4 jours, où le moteur nous était indispensable, celui-ci est tombé en panne à plusieurs reprises (prise d'air dans le circuit de gasoil) et Yves a dû le réparer en pleine mer, dans des creux de 3 ou 4 mètres.¹

Leur récit est sobre, mais dit l'essentiel : malgré les difficultés, ils sont arrivés à bon port, ils n'ont pas flanché. Yves, bien que blessé, a eu le courage de réparer le moteur, de mettre sa famille à l'abri, et Constance a fait front.

De même, les conflits à bord sont éliminés, à de rares exceptions près, et dans ce cas, ils sont présentés comme ayant été facilement contrôlés.

Socialement compétent

Lorsqu'il raconte, le narrateur se distancie du protagoniste de l'histoire, même si celui-ci porte le même nom (Linde 1993). Ce recul lui permet de poser un regard plus « extérieur » sur lui-même. Il a accès à toutes les informations, perceptions, sentiments qui entourent les faits racontés, en même temps qu'il peut les sélectionner, au pire les modifier, pour donner plus de cohérence à l'image de lui qu'il veut transmettre. Cela lui permet de présenter ce moi-objet sous une forme plus adaptée aux circonstances et à son public (Linde 1993). Pour Charlotte Linde, la fonction la plus importante de cette réflexivité est d'établir la moralité du moi. Nous cherchons, écrit-elle, à nous présenter comme de « bonnes personnes », selon les critères moraux en vigueur dans notre culture. Cette réflexivité donne donc au moi-narrateur l'occasion de justifier, de commenter la conduite peut-être moralement douteuse du moi-protagoniste.

Captaingils commet des tas d'erreurs, s'emporte, sort des normes. Seulement, dans son récit, il est très réflexif et reconnaît ses failles : il en sort grandi et recueille bien plus de témoignages d'admiration que de critiques, comme le montre ce commentaire :

¹ Loren, blog archivé.

wolf larsen a dit

Rhaaa excellent, je crois que je n'ai jamais lu un tel récit de la galère ordinaire et du courage qui en triomphe. Certain te trouvent inconscient, mais tu as juste le courage de faire ce dont tu as envie. □ Cela peut aussi être une belle expérience (de chose à éviter) parfois !) pour ceux qui veulent partir. □ Publie à ton retour !¹

Je citerai aussi un contre-exemple : lorsque le récit ne rétablit pas la cohérence avec l'image « moralement correcte » attendue, l'identité projetée par l'auteur semble en porte-à-faux avec celle-ci. Les amis d'Aventurier présentent avant leur départ un projet ambitieux :

Nos motivations sont multiples mais toutes articulées autour de notre envie d'échanges entre les gens et les peuples (au niveau culturel, social...), de sauvegarde de notre patrimoine naturel et écologique (nous voulons en profiter et voulons que nos enfants en profitent !) :

- *Utiliser et enrichir notre expérience de la voile et de la mer, en traversant l'océan Atlantique avec un « bon vieux » voilier peu onéreux, faire le tour des Caraïbes (Antilles et Amérique centrale) et revenir à bon port en privilégiant sécurité et simplicité de vie... □*
- *Se rendre utile pour cette cause qui nous tient à cœur, l'écologie, et militer pour un monde plus propre en rapportant et diffusant toutes les observations écologiques (cétacés, pollution hauturière et côtière, impact du tourisme...) aux organismes intéressés contactés au préalable. □*
- *Pratiquer différentes activités sportives ou autres en relation avec le milieu marin (plongée en apnée, chasse sous-marine, pêche) et progresser en kitesurf et surf sur les différents « spots » (de rêve?...) rencontrés tout au long de notre aventure et répertorier ces derniers. □*
- *Utiliser nos connaissances et les moyens techniques actuels pour communiquer pendant notre périple, auprès d'une ou plusieurs écoles primaires, de médias, de nos partenaires, familles, amis et toutes les personnes intéressées par le biais d'un site internet.*

Nous mettrons à profit notre passion pour l'image et le son, grâce à notre matériel informatique et audiovisuel et nous enrichirons notre journal de bord « on line » de photos, vidéos, interviews et prises sonores.

¹ <http://captainjils.blogspot.be/2009/07/traversee-sine-saloum-dakar.html>

□ Découvrir, Echanger, Apprendre, S'émerveiller, Prendre conscience, Vivre simplement.... □ Nous pouvons tous le faire, pour un monde meilleur...¹

Seulement, leurs belles intentions s'effritent sous l'action du soleil et de l'eau salée. Ils ne remplissent pas leurs engagements.

Voici leur dernière « lettre mensuelle ». En fait, leur site ne sera jamais réactualisé.

Bonjour à toutes et à tous !

Et oui! nous avons encore pris plus d'un mois de retard sur la mise à jour du site. Et une fois n'est pas coutume, nous ne vous présentons pas notre Journal de Bord comptant la fin de nos péripéties vénézuéliennes. Une page d'information spéciale sur Margarita sera ajoutée ultérieurement. Mais rassurez vous, pour nous, tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes (seuls quelques désagréments d'ordre technique tentent de troubler notre paix intérieure).

Sachez simplement que nous avons agréablement continué notre immersion vénézuélienne : rencontres en tout genre (Florian, Adrien, Merwen, Jean, Romain, Lilli, Tania,...), journées et soirées avec nos amis vénézuéliens et Julien, petit tour en voilier sur l'île de Coche pour l'épreuve de coupe du monde de kitesurf, kitesurf (justement!), wakeboard, surf, farniente,...

Et le 21 Mai, Nicolas a fait son retour, accompagné par Guillaume (Giloo pour les intimes). Nous avons passé un peu plus d'une semaine à leur faire découvrir les charmes de l'île de jour comme de nuit, et avons continué la préparation du voilier (problème de pression d'huile moteur!/, avitaillement, ...).

Puis nous avons levé l'ancre, pour rejoindre, après 4 jours humides (problème d'étanchéité) de navigation au près, la marina de Pointe à Pitre en Guadeloupe : retrouvaille avec Ben "le petit violet", visite complémentaire de l'île, dégustations locales préparées par Licette, et travaux sur le voilier (étanchéité, moteur, fixation étai génois...). A ce jour, nous nous apprêtons (bientôt) à quitter la Guadeloupe, et les Caraïbes (la saison cyclonique approche, nous fuyons discrètement) pour 20 jours, à beaucoup plus, de navigation hauturière. Nous espérons vous donner de nos nouvelles lors de notre prochaine escale aux Acores.

¹ <http://voile.esperanza.free.fr/>

Vous pouvez consulter les (maigres) nouveautés sur notre site Internet.

Bonne Lecture !

Amitiés nautiques

Pierric, Nicolas, Manuel et le petit nouveau, Guillaume ¹

Ils ne répondent pas aux attentes qu'ils avaient suscitées. Leur récit provoque une déception : ils sont finalement de gentils touristes qui s'amuse beaucoup, mais où sont les aventuriers promis ? Leurs premiers billets blogs étaient détaillés, enthousiastes. Alors que se passe-t-il à la fin de leur voyage ? Pourquoi ce silence ? Le lecteur ne comprend pas pourquoi le récit retombe, inachevé. Il manque de cohérence causale. Or, pour qu'une histoire soit perçue comme culturellement acceptable, elle doit faire preuve de cohésion. Une exigence qui, dans la culture occidentale, se situe principalement au niveau de la temporalité et de la causalité. De ce fait, il doit exister une relation interne entre les divers éléments du récit. Ainsi, la cohérence temporelle est importante pour rendre le récit chronologiquement compréhensible, mais aussi pour entretenir l'image d'un soi narratif continu dans le temps. Tandis que la cohérence causale montre que nous agissons pour des raisons valables, que les motifs qui nous inspirent sont sensés. Les gens tendent d'ailleurs à utiliser des stratégies narratives pour masquer les discontinuités temporelles et causales de leur histoire de vie, comme le Grand Voyage qui représente souvent une irrégularité, pas toujours très « raisonnable » dans la vie de ceux qui l'entreprennent (Linde 1993).

Structurer expériences et souvenirs

Si raconter les épisodes marquants de sa vie, permet de se construire une identité sociale et de la présenter aux autres, c'est aussi une manière de structurer ses expériences et le souvenir que l'on en garde. Lorsque l'individu participe à un événement, passant de la réalité physique à ses perceptions, à ses sentiments et aux pensées qu'ils éveillent en lui, il interprète une première fois le monde. Lorsqu'il raconte le souvenir de cette interprétation subjective, il retravaille une fois encore la réalité première (Bruner 1986). Ce faisant, il conçoit des ensembles à partir d'expériences désordonnées, invente une unité que, ni la nature, ni le passé ne possèdent si clairement (Kohler-Riessman 1993, Kaufmann 2004). En racontant, non seulement il construit ses souvenirs, mais il les fixe aussi : la narration donne de la stabilité à la mémoire (Adelswärd 1996). Cette interprétation des faits passés l'aide à donner un sens, une

¹ <http://voile.esperanza.free.fr/>

cohérence causale, une forme culturellement acceptable à son histoire. Il faut donc distinguer la vie vécue (la réalité), la vie ressentie (l'expérience) et la vie racontée (l'expression) (Bruner 1986, Ricœur 1983). Les souvenirs passent par un double filtre : personnel et culturel (Rosaldo 1986). Car on ne raconte pas les faits d'une façon objective. Exagérations, omissions, accentuations, petits ajustements, donnent aux souvenirs la forme que le narrateur trouve adéquate aux circonstances de narration. Pourtant, plus il raconte ses souvenirs, plus cette mise en intrigue prend corps. Jusqu'à être confondue avec l'expérience, la version imaginaire prenant, petit à petit, le pas sur la réalité. Le narrateur devient un menteur de bonne foi ! (Urbain 2003A)

Les images mentales de la mémoire sont de différents types, écrit Viveka Adelswärd. Elles peuvent être des images fixes, tableaux à un seul point de focalisation synthétique. Elles peuvent aussi être de nature plus mouvante, cinématographique et avoir un caractère plus anecdotique. Mais, de quelque type qu'elles soient, il faut ne pas perdre de vue que ce ne sont que des reconstitutions, des interprétations d'événements concrets. La relation entre l'expérience et l'expression verbale s'y rapportant est de la même nature que la relation entre la mémoire et l'histoire à laquelle les souvenirs donnent vie. Nous avons trois mémoires : la mémoire procédurale, la mémoire sémantique, la mémoire épisodique. Avec la mémoire procédurale –sorte de mémoire corporelle–, on se souvient de comment faire les choses. Le corps sent et sait : le récit est corporalisé. La mémoire sémantique permet de nommer les choses et les concepts avec l'aide du langage et d'assembler ces fragments en une esquisse de narratif. Grâce à la mémoire épisodique, on donne forme au récit et l'on saisit le contexte (Adelswärd 1996). Ainsi, la rédaction d'un journal –de bord, de chasse, etc– fixe le souvenir de moments extraordinaires. Lors de sa rédaction, même les petits détails deviennent dignes d'intérêt ; tout au moins pour le rédacteur. Ils lui permettent de reconstituer, par après, l'atmosphère d'un moment et sont empreints de l'importance de l'expérience plus globale qu'ils décrivent. Mais, insiste Adelswärd, la mémoire n'est pas un lieu de stockage. Nous construisons et reconstruisons sans cesse nos souvenirs à l'aide de nos expériences nouvelles. Ils sont comme nous, en évolution permanente et pourtant constants (Kaufmann 2004, Ricœur 1990).

L'écart entre la version racontée des faits et la réalité expérimentée est variable. Le récit n'étant jamais fixé une fois pour toutes, il permet au narrateur d'adapter sa vision des faits passés aux valeurs qu'il approuve au moment de le conter. Il trie les détails de l'intrigue dont il se souviendra. À chaque fois qu'il est raconté, le passé est révisé. Le récit, souvenir stabilisé de ce qui est arrivé dans un certain type de situation, constitue une schématisation de la façon dont on expérimentera des conditions similaires dans le futur. En donnant du sens au passé, en bricolant ses expériences, les événements et ses

réactions face à ceux-ci, en remaniant ses identités, on donne une direction et on change « *ce qui sera demain la vraie vie* » (Kaufmann 2004 p.162).

Le récit est à la fois rétroactif et proactif (Adelswärd 1996). van Dijck fait remarquer que le renouvellement du souvenir par retravail du récit n'est pas seulement une qualité du récit oral. En effet, l'écriture par processeur de texte établit une distance au texte : celui-ci peut être remanié à loisir sans que cela ne laisse de trace. Il faut rappeler que de nombreux blogs sont déjà la réécriture d'un carnet ou d'un journal de bord manuscrit. Un remaniement des notes est effectué. De plus, même si la publication en ligne est immédiate, l'auteur conserve la possibilité de remanier son texte (van Dijck 2004). Ce qui s'est produit sur le blog de Galapiat : les pages où il racontait le départ de sa femme et de ses enfants et confiait ses problèmes de couple ont disparu. Les postes des billets ont été conservés mais ceux-ci sont blancs. Bien qu'ici, il s'agisse probablement plus d'un acte de censure imposé de l'extérieur, c'est une preuve du remaniement des textes à posteriori.

Alors, qu'en est-il des blogs ? Sont-ils véritablement des récits structurant la mémoire ou plutôt des esquisses de ce qui deviendra l'histoire du voyage, une fois la vie terrestre retrouvée ? Ou les deux à la fois ? Il faudrait interroger oralement des blogueurs pour approcher cette question. Cependant, le blog semble avoir un effet « officialisant » sur le souvenir. C'est tout au moins ce que donne à penser l'exemple du carnet de bord de Loren, qui fut très peu modifié en vue de sa parution sous forme de livre électronique.

Le blog de voyage : un folklore moderne

L'anonymat n'a plus bonne presse dans la société actuelle dans laquelle l'individu essaie de se donner consistance et unité. Pour ce faire, il cherche à « trouver » ou à solidifier sa « nature profonde » : un moi abstrait qu'il voudrait saisir et fixer, mais qui lutte contre l'éphémérité de son moi concret. Ce moi abstrait n'existe qu'en tant que concept, cependant il participe à la construction sociale de la réalité : plus la fiction se renforce, plus elle se concrétise dans les faits (Kaufmann 2001/2004). L'importance accordée à la personne dans la société et dans les médias croît. Et ce discours agit : l'individu s'identifie plus volontiers à des figures ayant un visage et portant un nom, héros d'exception ou stars ordinaires qui peuplent les médias et les réseaux sociaux (Kaufmann 2004). Le héros anonyme des contes d'antan ne paraît plus assez « vrai ». La recherche de sa propre essence pousse le sujet à chercher l'authenticité que donnent, par exemple, les noms, la photo des protagonistes d'un blog (Badger 2004). Cette avidité d'authenticité s'accompagne d'un attrait croissant pour l'émotionnel qui est justement

mobilisé par le récit (forme qui engage l'audience non seulement cognitivement, mais surtout émotionnellement). Ceci apparaît clairement dans l'engouement que montrent le marketing et le management organisationnel pour le storytelling qui a remis le récit et le conte au goût du jour. S'il s'agit de conserver la structure et les principes de ces antiques formes de narration, il faut néanmoins leur donner un héros actuel, plausible auquel le récepteur du message doit pouvoir s'identifier (Meuleman 2009)

À côté de ce processus de centrage sur la personne, la société valorise paradoxalement le partage (van Dijck 2004). Rappelons ce que dit de Singly : l'individu d'aujourd'hui est à la fois nomade et ancré (de Singly 2003). On assiste ainsi à l'augmentation des communautés en ligne. Ces groupements virtuels participent à assouvir le besoin d'appartenance de l'individu tout en le laissant libre de se connecter ou non avec les individus ou les groupes dont il partage les intérêts et ceci indépendamment de sa localisation. Ces tribus en ligne ne se démarquent pas de toute autre communauté dans le sens où elles développent aussi des formes d'expressions qui véhiculent valeurs et manières de penser et de ressentir communes et unifiantes (Paloque-Berges 2011). Ce qui fait d'Internet un outil incontournable dans la propagation et le développement de nouvelles formes de folklore (Blank 2009), celui-ci n'étant pas statique, mais lié l'évolution socioculturelle.

Le récit de soi publicisé devient donc une de ces formes folkloriques dont l'accès étendu à la Toile favorise l'apparition. Effectivement, en se racontant le blogueur montre son appartenance à une communauté socioculturelle pour laquelle l'expression personnelle est une valeur qui compte. Tenir un blog, parler de soi sur l'espace de la Toile devient une norme collective malgré son caractère privé. Car pour raconter sa vie – ou des fragments de celle-ci – l'individu se base sur l'image de la « *bonne vie* » véhiculée par l'époque et la culture à laquelle il appartient (Marander-Eklund & Östman 2011 p.7). À lire de nombreux blogs de voyages, c'est saisissant : ils se ressemblent et retracent tous à leur manière, le voyage idéal qui guide des voyageurs au long de leur périple. Il ne suffit pas d'écrire sur soi de façon personnelle, encore faut-il le faire de telle manière que l'audience ait envie et plaisir à suivre le blog. Encore faut-il raconter sa croisière de sorte que les normes collectives dans le milieu de la plaisance soient respectées. Si cette forme de récit autobiographique traite d'événements personnels, elle n'en est pas moins normée et normative –les blogs participant à leur tour à renforcer ces normes. En outre, la pratique de tenir un blog est socialement ancrée dans l'époque. Dans dix ans, il pourrait en être autrement. Donc, le contenu est subjectif, mais la forme et l'acte sont normés –en d'autres termes, liés à une tradition– et de ce fait, folklore.

Par ailleurs, Blank Trevor insiste sur la nécessité d'ouvrir la recherche du folklore dans les nouveaux médias et pour cela d'en élargir la définition à une multitude de formes de créativité, exprimées par les individus et leurs communautés

An outward expression of creativity –in myriad forms and interactions– by individuals and their communities. (Blank 2009 p.6)

Je m'attacherai donc à montrer –notamment grâce à l'analyse des chronotopes de Bakhtin– que les blogs de voyages compris comme un bricolage « *esthétique-identitaire* » (Allard & Vandenberghe 2003 p.194), sont un genre de folklore. En tant que tels, ils allient l'inertie des grands récits de voyage fondateurs –dont l'Odyssée est certainement l'exemple le plus cité dans les blogs, mais aussi dans la recherche (Dann & Liebman Parrinello 2007)– à la créativité de la narration personnelle. Ils mêlent ainsi hier à aujourd'hui et relient l'individu à sa communauté.

Il y a peu de temps encore, la publication d'un récit de voyage obligeait à passer par l'approbation ou la censure d'un éditeur. Cette sélection réservait à une élite de plume ou à des voyageurs hors du commun, l'honneur d'avoir un livre publié et distribué. Internet a changé la donne : tenir un blog de voyage devient un rituel contemporain à la portée de tous, une écriture vernaculaire reproduisant les styles d'écriture des voyageurs-écrivains professionnels. Au travers de styles personnels différents dépendant des compétences scripturales de leurs auteurs, les blogs retraçant la grande croisière hauturière constituent un corpus hybride.

Leur composition en petits narratifs mêlent aventures, moments de vie tranquille et descriptions et passent d'un style technique, lorsqu'il s'agit de rendre compte de la navigation, au lyrisme avec lequel sont rendus certains instants rares. Le voyage en est le liant. Il est l'intrigue qui relie les éléments hétérogènes que sont agents, buts, circonstances, interactions, résultats voulus et non voulus, en un tout intelligible (Ricœur 1986). Or, la fragmentation et le mélange des formes sont caractéristiques du récit de voyage en tant que genre: les émotions alternent avec les descriptions plus distanciées, les moments forts succèdent à des intermèdes où l'action laisse la place à la routine et aux petits détails, les aventures personnelles s'effacent devant celles d'autrui, la présentation explicative des lieux contextualise la compréhension subjective du monde. Ecrits autobiographiques, les blogs étudiés s'inspirent tous du récit de voyage –tout particulièrement le voyage maritime– et s'inscrivent dans la suite des épopées de jadis ; le Grand Voyage est une Odyssée actuelle, où Pénélope ne se contente plus d'attendre le retour de son époux, mais s'embarque avec lui, vivre de jolies aventures pour le plaisir.

Fragments d'autobiographie

Je le répète, notre époque fait fi de l'anonymat. L'individualité pousse à la conscience biographique, à une sorte de marketing privé: il faut se positionner, se faire valoir, se montrer particulier, unique, original et spécial (Svensson 2011 p.28). Blogs et forums sont autant de places où se raconter et lire les histoires des autres, puisqu'entre carnet de bord et journal personnel, le blog est le médium par lequel l'individu d'aujourd'hui fait la chronique de sa vie et la communique (Deseilligny & Angé 2011, van Dijck 2004).

Ainsi les blogs de voyages étudiés ici sont autant de fragments d'autobiographies – ou presque (Paldacci 2006). Car selon Allard et Vandenberghe, il s'agirait plutôt de

... Bricolages esthético-identitaires...[qui] peuvent être appréhendés sous la notion de culture sur mesure, à savoir des formes culturelles fabriquées dans la réappropriation personnalisée et le détournement créatif de genres textuels et de documents divers à des fins d'expression de soi à travers ses goûts, ses passions. (Allard & Vandenberghe 2003 p.194)

Pour van Dijck, ils s'inscrivent dans la médiatisation des pratiques culturelles : bloguer devient une activité régulière, un rituel qui permet de construire sa vie, de définir sa place en relation avec les autres et dans le monde. On écrit pour soi et pour les autres, ce qui était déjà le cas du journal personnel destiné à la publication. Mais surtout, on reste relié aux autres en présentant des liens vers d'autres blogs dont on espère la réciproque ainsi qu'en donnant aux lecteurs la possibilité de s'exprimer (van Dijck 2004). Cette réciprocité est possible, ce qui donne aux blogs une nature hybride : outil communicationnel et récit de soi publicisé.

S'il est récit de soi, le blog de voyage n'est pas pour autant le récit d'une existence: en effet, il n'y est question de partager qu'un intervalle de vie particulier et non pas de donner un aperçu de celle-ci dans son entièreté. L'espace du Grand Voyage s'ouvre sur une expérience d'une telle importance pour ses protagonistes qu'elle justifie d'être racontée. Les blogs qui la relatent se concentrent sur un cette échappée hors de la vie ordinaire.

Kaufmann montre qu'en fait, notre identité narrative est faite séquences courtes. L'existence humaine n'est pas cohérente. Les identités personnelles sont multiples et souvent contradictoires : nous en faisons des micro-narratifs auxquels nous tentons de donner une certaine cohésion à travers notre histoire de vie. Le « *moment idéalisateur et simplificateur* » (Kaufmann 2004 p.155) qu'est le grand récit des récits ordinaires ne se raconte que rarement. Pourtant, il constitue le fil qui fait sens de notre mémoire

biographique. Les blogs de voyage montrent bien ce découpage de l'existence en séquences courtes –les billets, eux-mêmes truffés de micro-narratifs– dont l'ensemble est lié par le voyage et son déroulement géographique et chronologique. Il s'agit là d'un épisode narratif cohérent en décalage avec la vie ordinaire. L'identité narrative est unificatrice alors que l'identité immédiate est fragmentée (Kaufmann 2004).

Or, la force des histoires vient de ce qu'elles sont des imitations de la réalité, non de simples reproductions de nos expériences. Celles-ci sont à la fois recréées et renouvelées. Nous ne sommes pas « un récit », même si nous avons besoin de nous raconter pour savoir qui nous sommes (Kristensson Ugglå 2011). L'autobiographie ambitionne de reproduire la réalité et pourtant se situe entre la subjectivité de la mémoire et l'oubli (Ricœur 2003). Elle n'est ni image fidèle de la réalité ni pure fantaisie, mais une interprétation de faits que l'imagination productrice colore de fiction. Pour reprendre Ricœur, on ne peut évaluer l'écart, aussi infime soit-il, qui se glisse entre l'expérience vive et le récit: « *la vie est vécue, l'histoire est racontée* » (Ricœur 1986 p.18). Dans quelle mesure donc, en écrivant sa vie, ou des fragments de celle-ci, l'individu se découvre-t-il ou s'invente-t-il lui-même? (Kristensson Ugglå 2011)

Il faut aussi rappeler que les blogs étudiés ici sont souvent écrits à plusieurs mains et relatent les péripéties d'un équipage familial, d'un couple ou d'un groupe d'amis. Beaucoup sont donc des autobiographies collectives : le personnel s'efface devant l'expression du groupe en une version acceptable par tous. Ils trouvent leur origine dans les journaux d'expéditions : des « *ego-documents* » collectifs émanant de personnes soudées autour d'une épreuve ou d'une aventure (van Dijck 2004 p.3) et qui participent à la construction d'une identité commune.

Un récit de voyage

Les récits de voyage se situent au croisement de la littérature, des carnets d'artistes et des écritures ordinaires (carnets de bord, journaux personnels...) explorant l'Ailleurs. Parmi les témoignages viatiques s'ancrant dans la temporalité du voyage, articulant le vécu et son récit, le blog fait office de nouveau venu. (Deseilligny & Angé 2011 p.131)

Raconter son voyage en ligne, c'est bien sûr parler de soi, mais pour se mettre en scène dans le vaste paysage qu'est le monde. C'est aussi parler des autres qu'on y rencontre, c'est avoir envie de partager cette reformulation de l'ailleurs mais c'est avant tout, un acte de communication (van Dijck 2004). Peu importe s'il n'en est pas le premier découvreur, chaque voyageur pose un regard neuf sur le connu et le redévoile.

Autobiographiques certes (Roudaut 2008, van Dijck 2004), les blogs sont essentiellement des récits de voyage (Desilligny & Angé 2004) et en tant que tels ils appartiennent à ce genre fort ancien qui a son archétype dans l’Odyssée d’Homère (Le Huenen 1987).

C’est au XVII^e siècle que le récit de voyage devient un genre à la mode et il a connu depuis un succès grandissant. Genre polymorphe pour Roudaut (2008), ouvert, versatile et fuyant, pour Le Huenen (1987), c’est sa souplesse de forme qui lui a permis de traverser le temps en s’adaptant aux mutations esthétiques et idéologiques, ainsi que de s’établir en tant que genre littéraire. Ou comme l’écrit Moussa, c’est paradoxalement le caractère intrinsèquement mutable du récit de voyage qui en fait une source particulièrement fédératrice (Moussa 2006 p.253). En effet, il peut s’intégrer dans d’autres formes discursives comme le journal, l’autobiographie, le genre épistolaire, mais aussi accueillir des discours divers –géographique, anthropologique, administratif, économique, missionnaire– chacun reproduisant les préfigurations de son idéologie (Le Huenen 1987). Polymorphisme qu’il partage avec le blog de voyage, son avatar d’aujourd’hui (van Dijck 2004).

Cependant, si le récit de voyage n’a pas de lois, de règles de genre, il tend pourtant à présenter deux visages. D’un côté, le discours scientifique, la description, l’observation, le reportage qui se veulent au plus près des faits concrets ; de l’autre, le discours littéraire présent pour captiver le lecteur qu’il s’agit d’accrocher, car la lecture est aussi un agrément. C’est ainsi que certains blogueurs introduisent des comptes-rendus détaillés ou des historiques des lieux qu’ils visitent – passages plus froids où l’on reconnaît le discours des guides touristiques– qu’ils alternent avec des anecdotes, amusantes ou palpitantes et des fresques poétiques.

Comme le souligne Le Huenen, le mélange des genres documentaire et littéraire s’est affirmé avec l’avènement du romantisme au XIX^e siècle lorsqu’apparaît l’écrivain voyageur pour qui le récit justifie le voyage. Alors qu’auparavant, ceux qui écrivaient étaient géographes, ethnologues, archéologues, diplomates, missionnaires, marins, mais pas écrivains. Dès lors que l’on voyage aussi pour le plaisir (Roudaut 2008), l’influence des artistes voyageurs se fait sentir: ils esthétisent le paysage. Ainsi, le romantisme introduit la vision d’une nature idéalisée et même les scientifiques se font poètes (Moussa 2006). Les écrivains voyageurs modifient l’espace du récit de voyage: les descriptions elles-mêmes deviennent des éléments littéraires qu’il faut réussir. Malgré tout, dans le récit de voyage le rapport au référent diffère de la littérature: il repose sur la réalité concrète et tend vers la transparence. Cependant, faut noter que les récits ne sont pas constitués de textes écrits durant le voyage lui-même: il s’agit rarement du document original, mais bien d’une version retravaillée. Ils sont reconstitués après coup –sur base de notes, de journaux– afin de donner grâce à la mise en intrigue, rythme et

sens à une masse de détails qui sans cela paraîtraient disparates. (Le Huenen 1987, Roudaut 2008).

... ce qui nous est donné à lire dans un récit de voyage ne relève pas de l'expérience brute, mais de la mise en forme de celle-ci, donc de la « littérature », celle-ci entendue au sens aussi large qu'on le souhaite. (Moussa 2006 p.253)

Sur ce point, les blogs diffèrent de leurs prédécesseurs de papier. Bien qu'ils soient encore souvent les retranscriptions d'un journal de bord tenu manuellement, ils sont malgré tout rédigés durant le périple : ce qui les rend plus proches de l'expérience. La pratique de l'écriture électronique semble jouer un rôle dans le retravail ou l'instantanéité de l'écriture. Par exemple, un blogueur confirmé comme Galapiat ne mentionne pas de retranscription. Son écriture est spontanée, vive. Il exprime plus d'émotions, d'états d'âme que d'autres. On peut penser que les jeunes navigateurs qui ont grandi avec un ordinateur et manient plus aisément le clavier que le stylo, rédigent directement leurs billets dans le blog sans autant de souci de la langue que leurs aînés. Plus coutumiers d'afficher des éléments personnels sur les réseaux sociaux, ils sont aussi plus libres dans l'exposition publique de leur vie privée.

Néanmoins, dans le récit de voyage considéré en tant que genre, il s'agit d'établir une relation entre le descriptif et le narratif, entre informer et plaire ou divertir. Le Huenen insiste sur la familiarité du style qui se fait garant de l'authenticité de ce qui est : cette « *écriture ordinaire* » que l'on retrouve dans les blogs de voyage (Deseiligny & Angé 2011 p.132). À l'aide d'un style simple et du refus de l'éloquence, le récit de voyage essaie de s'éloigner de la littérature et de sa fiction pour donner ainsi l'impression de rester au cœur du réel. Cette simplicité de langue, inhérente au genre, est importante, dans le cadre de ce travail: elle participe à l'ouvrir aux auteurs amateurs, puisque n'exigeant pas la maîtrise littéraire nécessaire par exemple l'écriture d'un roman. Ceci le rend donc accessible à ce que j'appelle la folklorisation, comprise comme l'appropriation par des gens ordinaires d'un genre d'expression autrefois réservé à des professionnels.

Si d'une part, le récit sert la description, d'autre part, celle-ci interrompt le fil narratif : c'est le voyage qui relie des éléments descriptifs qui ne seraient sans lui que cacophoniques. Ainsi parfois, l'aventure prend le pas sur l'espace observé, et on assiste à une subjectivation du récit (Le Huenen 1987). Que ce soit ou pas dans un but littéraire, la description d'un voyage reste la transposition d'une expérience personnelle.

L'entrée des récits de voyage en littérature est aussi une entrée dans l'intertexte, souligne Le Huenen. Les voyageurs d'autrefois partaient pour voir, savoir et rendre compte. Depuis le romantisme, on sait que le réel ne se dit pas tel qu'il est et qu'il faut recourir aux modèles et aux représentations pour en rendre compte. On lit ce qu'ont écrit

les autres et ces présupposés ainsi que la mode et l'idéologie du moment guident le regard posé sur le monde. Le voyageur écrivain emporte sa bibliothèque avec lui et s'inscrit ainsi dans une appartenance esthétique (Le Huenen 1987). De plus, si l'on s'inspire de ce que d'autres ont écrit, on écrit ce que d'autres ont envie de lire. Roudaut note l'importance de la personnalité de celui à qui s'adresse le narrateur :

C'est lui qu'il s'agit de conforter dans ses rêveries d'un ailleurs; il faut s'accommoder de ses modes intellectuelles [...] Chaque siècle trouve ainsi dans le récit de voyage confirmation de ce qu'il présume savoir. C'est qu'on ne peut voir que ce que l'on reconnaît. (Roudaut 2008)¹

Cette intertextualité est aussi soulignée par Urbain : on voyage d'abord dans les voyages de ses prédécesseurs pour, durant le périple, tâcher de vérifier leurs dires (Urbain 2003A). Comme l'écrivent Deseilligny et Angé :

Les blogs de voyage sont donc intriqués dans une intertextualité (Genette, 1979) prégnante liée à l'hybridation et à l'altération de multiples formes qu'ils modifient. (Deseilligny & Angé 2011 p.132)

L'intertextualité se retrouve aussi dans les blogs des plaisanciers au long cours : allusions aux grands auteurs de la voile hauturière, style technique des journaux de bord des navires de commerces, ton descriptif des guides, langage familier des blogs ou des forums. Deseilligny & Angé soulignent l'importance intertextuelle des guides touristiques –outre celle des récits de voyage– sur les blogs (je traiterai plus amplement de ce point au chapitre 6, lorsque j'envisagerai le rôle des blogs comme guides touristiques).

Au XIXe siècle, Les artistes voyageurs qui prolifèrent, accordent une importance particulière à l'esthétique. Comme l'écrit Le Huenen, la distance quantitative est remplacée par la motivation qualitative. Le récit de voyage en est modifié. Imprégné du goût dominant, il véhicule un ensemble de représentations précodées ressortant de la culture voyageuse de l'époque (Le Huenen 1987).

Ce dernier [le voyageur], médiateur privilégié entre le monde de l'ailleurs et celui de ses lecteurs, prétend superposer le texte au réel, comme si le premier n'était qu'un calque du second. La vue et l'ouïe, nos deux sens principaux, établiraient ainsi un pur rapport d'immédiateté avec notre environnement. Pourtant, on le sait, le voyageur se déplace, parfois au sens propre, avec une « bibliothèque » (Montalbetti Christine « Le

¹ article électronique sans indication de numéro de page.

Voyage, le monde et la bibliothèque » 1997 p.260), c'est-à-dire qu'il véhicule un savoir qui oriente et configure, en fonction de sa propre culture, ce qu'il croit être une perception directe de la réalité. Le témoin est donc aussi un interprète, qui donne sens à ce qu'il voit et à ce qu'il entend. (Moussa 2006 p.250)

Il s'agit donc d'écrire en tenant compte des valeurs esthétiques en vogue dans sa propre culture, mais en feignant que ces signes d'appartenance émanent des choses rencontrées : on « authentifie » des positions conventionnelles. Le Huenen note aussi l'influence du romantisme tardif avec son parti pris éducateur, moralisant et progressiste sur le contenu idéologico-esthétique des récits de voyage (Le Huenen 1987). Ce contexte culturel distancie le texte de l'expérience vécue.

Roudaut attire l'attention sur l'enjeu du voyage : qu'il soit connaissance ou initiation, il est au centre du récit, lié à son auteur. Pour lui, tout voyage entraîne le narrateur dans une zone obscure de soi. L'éloignement du lieu de départ et donc des normes qui lui sont implicites pousse le narrateur à se faire interprète du contraste que constitue l'ailleurs par rapport à cet ordinaire culturel. Il souligne aussi que « *Le déplacement dans l'espace s'accompagne d'une idée de remontée des temps* » qu'il relie à la quête du paradis (Roudaut 2008).

Le récit de voyage se double d'un récit de quête : celle d'un centre du monde qui mettrait justement fin au voyage, non pas dans la désolation de l'équivalence générale de tout, mais dans la plénitude que conférerait le sentiment d'être parvenu à l'omphalos. Qu'est-ce donc que ce verger oriental qui ne cesse de se reformer dans la mythologie occidentale à mesure que les limites du monde géographique se modifient ? (Roudaut 2008)

Pour lui, les voyageurs, dès le XVIII^e siècle, recherchent l'île de la Désirade : paradis-jardin au milieu des mers, qui guérit du temps qui passe. Suivra le mythe de Tahiti, la nature idyllique contre le monde occidental et son progrès. Les îles pacifiques représentent la liberté en opposition à la culture occidentale, ses refoulements et sa répression (Roudaut 2008). Le mythe du paradis perdu, la quête des îles utopiques demeurent parmi les éléments fondateurs des récits de voyage. Et Roudaut d'insister sur le récit d'un voyage imaginaire que recouvre toute narration d'un voyage réel.

L'Odyssée est le modèle d'une quête racontée dans les termes d'une navigation. Le voyage maritime a l'avantage d'associer à la traversée d'un espace vain, mais dangereux, l'océan, la découverte et l'exploration d'îles qui sont autant d'étapes

symboliques dans l'accomplissement du voyageur: ainsi Saint-Brendan au cours du voyage, dont la relation est du XIIIe siècle, part-il du château du diable vers le paradis, et passe par l'île des brebis, l'île des oiseaux, le pavillon d'or... Le récit de voyage oscille longtemps du compte rendu de faits à la rêverie éveillée... (Roudaut 2008)

Même lorsqu'on lit le récit d'un voyage réel, on fait un voyage imaginaire. Pour Roudaut, le récit devient lui-même un territoire où le lecteur voyage. Et de conclure que même dans un monde où le paradis s'est bien caché il faut « *s'obstiner à transmuter l'univers entier en Nouveau Monde* » (Roudaut 2008). Pour lui, la notion de récit de voyage doit être retenue dans un sens plus étendu : ce que J.D. Urbain appelle réinventer le monde (Urbain 2003A). Je reviendrai longuement sur cette quête utopique et cette remontée dans le temps qu'inspire la distance lorsque j'analyserai les blogs de voyage au travers des unités spatio-temporelles que Bakhtin nomme chronotopes.

À la différence d'écrivains voyageurs qui voyagent pour collecter matière à écrire, les blogueurs voyagent et racontent pour leur plaisir. Ce sont des amateurs: peu d'entre eux tireront des profits financiers de leur récit. L'enjeu de plaire à un public d'acheteurs potentiels leur est le plus souvent étranger. Ils retravaillent certes souvent leurs textes, mais durant leur périple, alors qu'ils sont encore dans l'atmosphère liminale du voyage et que la vie quotidienne ne les a pas encore rattrapés. On peut donc supposer que leurs textes sont plus proches de leur expérience. Cependant, la forme que prennent leurs écrits est directement inspirée du genre « récit de voyage » puisque les livres sont cités par de nombreux navigateurs comme les principaux médiateurs de leur désir de voyage. C'est notamment dans cette tradition littéraire qu'ils ont appris le « voyage idéal » et sa traduction en mots.

Les blogs, des récits de voyage ? Oui. Et même si l'on a parfois l'impression qu'ils se ressemblent tous, ces jolies aventures et ces moments de bonheur partagés séduisent. On a beau savoir que le voyage n'est pas toujours aussi merveilleux qu'il n'y est présenté, on se laisse prendre au charme. Oui, ce sont des récits qui emportent leurs lecteurs, loin dans leurs propres rêves. Ils divertissent ! Même s'ils sont parfois accompagnés d'une conclusion, ils prennent fin en mer, sur la route du retour. Et ils sont médiateurs du désir d'ailleurs.

N'est-ce pas pour être désorienté qu'on va à l'étranger, ou qu'on lit ? Il est cependant des points communs à la multitude de récits qui racontent des pèlerinages ou constituent des enquêtes : quelqu'un s'adresse à un lecteur dont il se fait une idée particulière pour le mettre au courant de sa quête. Mais ce que recherche le voyageur

est toujours au-delà de ce qu'il avoue : son désir réel est de trouver un jardin où « il soit loisible de vivre avec une âme et un corps », un paradis. Dès lors que la terre est parcourue, et qu'il faut renoncer à l'idée même de découverte, que devient le « récit de voyage » qui devait à la fois étonner, ravir et combler ? Il ne proposera plus au lecteur le rêve d'un « ailleurs », mais constituera lui-même un paysage étrange: ce n'est plus en tant que reportage que vaudra le récit de voyage, mais en tant que construction. (Roudaut 2008)

Lettres de noblesse

Véritables lettres de noblesse, le récit édité pose son voyageur ! Et le distingue de son double mal aimé, le touriste (Urbain 2003). Pour Urbain, le récit de voyage de par son succès entretient le mythe moderne du voyage et maintient vivace l'aura du voyageur. À travers ses écrits, ce dernier témoigne du monde à ceux qui ne s'y aventurent pas, ou si peu, ou si mal : découvreur et observateur respectueux, il se profile en clair-obscur avec le touriste intrusif et sans-gêne. Exprimant souvent leur désapprobation vis-à-vis de la pression touristique –les navigateurs veulent néanmoins être « *des révélateurs du réel* » (Urbain 2003A p.74). Qu'ils écrivent pour leurs proches ou pour des inconnus, ils rendent compte d'un monde dont ils oblitèrent les marques de violation. A défaut de pouvoir s'en proclamer découvreurs, ils sont parmi les derniers à en contempler l'authenticité. Comme Tomahawk déplorant que la présence de touristes ne précipite la fin du vrai carnaval de Trinidad, ils oublient souvent de se voir eux-mêmes dans ce rôle de voyeurs-perturbateurs.

Comme leurs illustres prédécesseurs écrivains voyageurs, les navigateurs participent par leurs écrits à démystifier ce monde auquel ils aimeraient pourtant conserver l'exotisme qui lui reste. Leurs récits sont une confirmation des images, clichés, stéréotypes construits au fil des narrations et des discours successifs qui leur ont servi de prélude.

Par exemple, Galapiat et sa sœur lorsqu'ils découvrent avec audace l'archipel de Bijagos en Guinée-Bissau, vivent des moments très forts. Ils ont l'impression d'avancer en terrain vierge. Illusion de paradis sur une île déserte, rencontre avec une tribu farouche et irréductible vivant encore comme à l'âge de pierre (ou presque), promenades dans la jungle machette au poing, amitiés spontanées avec des locaux, et poisson en abondance : un rêve éveillé. Seuls quelques voiliers visitent chaque année ces îles et les rares touristes qu'on y rencontre, sont des amateurs de pêche au gros accueillis dans des

campements rudimentaires par de véritables aventuriers. Etonnamment, Galapiat publie :

26 mars 2010

Le guide de navigation aux Bijagos est en ligne!

Je ne suis pas peu fier de mettre en ligne mon guide de navigation de Guinée-Bissau et des Bijagos. Je pense que par rapport au peu qui existait sur le sujet, c'est ce qu'on peut trouver de plus à jour. J'espère que ça aidera les marins à planifier une fantastique virée dans ces contrées encore oubliées...

C'est ici: Guide Guinée Bijagos.

Ajoutant, très conscient qu'il risque de participer à la défloration de ce territoire où ne se risquent encore que quelques « puristes respectueux » :

*À ce jour, il n'existe en effet aucune autre source d'information sur cette région du monde pour les voileux. J'apporte au guide de Steve Jones compléments, corrections, ajouts et mises à jour. Idéalement, il faudrait pousser la démarche plus loin en obtenant les droits de traduction de l'éditeur, le Royal Cruising Club Pilotage Fondation, pour produire un guide qui compilerait l'ensemble. Dans l'immédiat, vu la rareté des voiliers qui s'y aventurent, je doute que cela représente un marché suffisant pour que Imray ou tout autre éditeur du genre s'y intéresse. En facilitant la planification d'une navigation aux Bijagos, je ne crains pas d'y favoriser le développement effréné de sa fréquentation. Il faut un minimum de temps pour s'y rendre et les rares que je connais à m'y avoir précédés y sont allés avec un esprit qui mérite ce privilège. Les facheux que l'on rencontre aussi sur les mers prennent plutôt le train de la transhumance moutonnaire vers les petites Antilles, afin de s'entasser pour quelques mois dans des mouillages bondés sur bouées payantes, s'arsouiller au Ti-Punch avec les voisins, discuter du dernier gadget électronique inutile du bord et bitcher sur les locaux. Aucun risque de les croiser aux Bijagos avant longtemps.*¹

Il ne peut résister à l'envie de prendre ainsi sa place parmi les pionniers, les découvreurs. Il énonce publiquement : « Moi j'ai vu ». « *Le voyageur reproche au touriste de banaliser le monde* » alors que lui-même y participe (Urbain 2003 p.80). En vrai

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2010/03/index.html>

voyageur, il ne corrompt pas le monde, il en rend compte, même si en fin de compte sa propre présence n'est pas anodine. Alors qu'il vilipende les voileux moins téméraires qui n'osent pas aborder cette destination, il crée ainsi une hiérarchie entre vrais et faux voyageurs. Pour Urbain, le récit de voyage est une prose de révélation qui amène l'exotisme dans la vie ordinaire de ses lecteurs : il remplit une mission en valorisant l'action puis l'écriture du voyageur (Urbain 2002).

Bien sûr, tous les navigateurs ne sont pas enclins à sortir des chemins battus et à se risquer sur le territoire de tribus rebelles. Les aventures de Galapiat demeurent exceptionnelles, la plupart des voileux préférant le cocooning sécurisé. C'est pourquoi les petits détails triviaux, comme la pêche, la lessive, la douche, les repas abondent dans les blogs. Ces anecdotes, ces non-événements, propres au style du récit de voyage auquel ils donnent un souffle de véracité, inscrivent aussi leurs auteurs dans un autre espace que celui des touristes. La familiarité de la langue –caractéristique de l'écriture des blogs, du récit de soi et du récit de voyage– ajoute de l'authenticité encore complétée par les photos accompagnant les textes et fait pénétrer le lecteur dans l'intime du voyage. La route est le quotidien des navigateurs : ils sont des nomades là où les touristes ne font que passer. Dans leurs blogs, ils classent souvent leurs billets par date, comme si le temps qui s'étire au long du périple rendait mieux l'impression de sa longueur que les noms d'étapes. Le temps témoigne de l'espace du voyage, de son ampleur (Gaugue 2009). Les touristes eux, ne disposent que de quelques jours, voire quelques semaines pour rencontrer l'ailleurs. Il n'y a pas de place dans leur expérience pour le trivial.

Même les plus timorés des navigateurs rendent compte dans leurs écrits du privilège de poser un regard contemplateur sur le monde comme s'il était encore méconnu ou en voie de disparition : cette révélation au plus grand nombre est un fondement social du mythe du voyageur, d'autant qu'il y a urgence puisque le tourisme envahit ce monde (Urbain 2002).

Dans les faits, la limite devient floue : tous se veulent voyageurs et pourtant tous sont touristes, que leurs vacances soient courtes ou longues ! La multiplication des blogs, en popularisant le récit de voyage lui font aussi perdre de sa particularité : il n'est plus l'apanage du « vrai » coureur d'ailleurs. Mais, chacun peut maintenant conter ses aventures, fussent-elles timides ou banales. Cependant, une qualité distingue les récits : le don de l'écrivain. Qu'il soit grand explorateur, menteur, songeur au fil de l'eau, parent heureux de voir ses enfants jouer sur une plage déserte ou retraité épanoui, celui-là dont la verve saura émouvoir, faire trembler, rêver ouvrira un espace où l'imaginaire de ses lecteurs pourra s'engouffrer. Celui-là est encore un vrai voyageur, qui réenchante le monde.

Une épopée d'aujourd'hui

Quand j'ai commencé à m'intéresser aux blogs de navigateurs, j'ai eu rapidement l'impression de me trouver en face d'un type de récits à la fois distrayant, captivant et édifiant qui remplaçait les contes d'autrefois. Comme je l'ai déjà souligné, la société occidentale actuelle, en mettant l'accent sur l'individu dévalorise l'anonymat. Fi donc des héros inconnus : aujourd'hui il faut des noms et des visages auxquels s'identifier lorsqu'on lit une histoire. Avec leur forme en chapitres, les blogs relatant le Grand Voyage rappellent les épopées et leurs chants dont ils reprennent les attributs: contenu idéologique, conseils d'apprentissages, expressions d'appartenance à un « clan » (Baumgartner 2008). Ils peuvent leur être comparés à une grande différence près : désormais, plus besoin d'aède. On se met soi-même en scène. Notre époque offre les moyens culturels, techniques et économiques d'entrer dans la légende et de la concrétiser. Pourquoi s'en contenter et ne pas plutôt franchir le seuil qui sépare cet espace imaginaire de la réalité quotidienne pour devenir soi-même le descendant d'un héros mythique?

Le Grand Voyage, évocateur de lointains et d'aventures, prend sa place, aussi modeste soit-elle, dans la suite des épopées mythiques qui ont construit notre culture voyageuse. En fait, c'est tout le genre du récit de voyage qui trouve son origine dans les premières épopées, s'inspirant principalement de l'Odyssée qui en fut le récit fondateur dans la culture occidentale. L'errance du héros d'Homère continue d'inspirer les navigateurs au long cours.

Comme le note Jean-François Pépin, l'Odyssée est composée de 24 chants (Pépin 2008) desquels on peut rapprocher l'écriture en « lettres mensuelles » de la plupart des blogs. Chaque chant –ici lettre, billet ou chapitre– constitue un narratif complet, le plus souvent circonscrit dans l'espace et le temps, et retraçant une étape du voyage.

Proche du mythe, l'épopée chante l'histoire d'une tradition, un complexe de représentations sociales, politiques, religieuses, un code moral, une esthétique. À travers le récit des épreuves et des hauts faits d'un héros ou d'une héroïne, elle met en lumière un monde total. Une réalité vivante, un savoir sur le monde. (Baumgartner 2008)¹

En même temps le voyage est guidé par la quête initiatique du héros jusqu'à ce qu'il parvienne au modèle exalté par l'époque. Il sera confronté aux forces surhumaines des dieux ou de la nature, touchera à l'immortalité, au paradis, mais ne reniera pas sa nature humaine et retournera vers les siens, riche et sage de ses expériences extraordinaires.

¹ Article électronique sans numéro de page.

Bien sûr, la forme du récit a changé, mais les éléments essentiels demeurent. Les navigateurs d'aujourd'hui s'en vont à la recherche d'un temps oublié, d'une plage paradisiaque dont ils s'arrachent pourtant pour revenir vers leur point de départ. Ils luttent encore contre des forces –la mer, le vent– qui parfois les dépassent et avec lesquelles ils doivent composer ou même accepter de lâcher prise. Dans la version actuelle, la magie s'appelle technologie: impénétrable, parfois capricieuse et pas toujours aussi maîtrisable qu'on ne le souhaite, elle seconde les marins et leur rend l'océan accessible. Les dieux ne guident plus le voilier : le GPS moins fantasque, les avantages sont remplacés. Fi des augures et des prophéties d'antan : actuellement, ce sont les bulletins météo qui égrènent leurs prévisions à heure fixe. Pas besoin de sorcellerie pour que l'espace s'annihile à volonté : les connexions Internet par satellites procurent le don d'ubiquité. Les signes ne se lisent plus dans les astres, mais sur l'écran d'ordinateur. Le Grand Voyage est peuplé de vilains métamorphosés en douaniers trop zélés, de bonnes fées lessiveuses, de magiciens mécaniciens, de sages ermites, chevaliers errants de l'océan. Cependant, le destin et la fatalité demeurent : souvent pour le meilleur et parfois pour le pire. Le Grand Voyage reste un conte un peu dangereux et rempli d'imprévu. Comme tout conte, il a une fin : les navigateurs s'en retournent chez eux, les yeux éblouis de soleil. Et l'âme aussi, car ils se sont initiés à la liberté et à l'autonomie. Ils se sont accomplis selon les normes d'aujourd'hui. Tout est bien qui finit bien.

Par contre, leur voyage est librement choisi et somme toute, très confortable alors que celui d'Ulysse lui est imposé, rempli d'embûches et de contrariétés. Même si, dans un sens, l'Odyssée est un voyage raté comme l'écrit Urbain (Urbain 2008), la figure mythique du héros grec reste symbole de courage et d'intelligence, de persévérance et d'indépendance. Il lutte seul contre une adversité qui le dépasse, ne succombe pas aux tentations facile d'oublier son projet de retour, reste fidèle à lui-même. Les navigateurs actuels se rêvent héros, tout en espérant avoir à affronter le moins d'épreuves possibles. Toutefois, s'ils goûtent aussi au paradis, ils ont moins de mérite à l'abandonner sachant qu'il leur est possible d'y retourner un jour, par bateau ou par avion.

Dans l'épopée, il s'agit de décrire le monde, mais aussi une façon d'être au monde : des valeurs humaines et sociétales, une éthique de vie. Au-delà de l'expérience individuelle présentée dans les blogs, on y retrouve ces éléments traditionnels. Si les récits des plaisanciers au long cours manquent de la dimension nationale souvent attribuée aux épopées, ils la remplacent par l'utopie d'un monde sans frontières. Les blogueurs expriment leurs idéaux écologiques, humanistes, leurs désirs d'engagement pour un monde plus juste : même si les belles intentions sont mises en pratique de manière variable, elles n'en sont pas moins présentes dans leur narration. Leurs histoires possèdent aussi une dimension édifiante. Elles sont souvent prolixes en conseils et

transmettent les valeurs communes à la communauté des voileux. Une communauté de pratique au sein de laquelle le savoir se transmet, que ce soit de bouche à oreille devant un apéritif au mouillage, sous forme écrite virtuelle ou au travers d'un livre. Les vieux loups de mer gagnent du prestige à pouvoir éclairer les plus ignorants, mais la solidarité n'en est pas moins bien réelle. Sur les pontons et dans les forums, l'entraide n'est pas un vain mot. Le clan des « nomades des mers », des « Atlanticos », des « voileux » existe bel et bien. Il est un peu hiérarchisé peut-être, dominé par ceux pour qui la navigation est un mode de vie à long terme, mais il se démarque généralement de la horde des « touristes » qui naviguent sur des voiliers de location et n'ont pas osé franchir le seuil du récit pour en faire une réalité.

Au-delà de son côté d'aventure, l'Odyssee, écrit Pépin, est aussi une épopée familière et domestique comprenant de nombreuses scènes de la vie ordinaire. Familiarité que l'on retrouve dans les récits de navigateurs : pêche, repas. Importance de la lessive pour les navigateurs, ou plutôt pour les navigatrices, comme pour Nausicaa se rendant avec ses compagnes laver du linge au fleuve. Simplicité du quotidien qui alterne avec la découverte de nouvelles îles, de Nouveaux Mondes. Pépin souligne aussi le caractère profondément humain d'Ulysse : il est un héros faillible, capable de verser des larmes. Peut-être ce trait a-t-il participé à la pérennité du mythe et sa curieuse vitalité (Pépin 2008).

Les héros d'aujourd'hui n'ont plus besoin d'attendre leur retour pour partager leurs exploits : c'est de plus en plus souvent du bord de leur voilier qu'ils actualisent leurs blogs et racontent. Mais pour leurs lecteurs qui les transposent dans leur propre imaginaire, ces récits remplissent les mêmes fonctions que les épopées de jadis: ils sont divertissants, émouvants, édifiants, initiatiques, pédagogiques, rassembleurs.

Le récit, l'espace et le temps : chronotopes

Mikhail Bakhtin

Traitant de l'espace et du temps dans le récit, je ne peux faire l'impasse sur les travaux de Mikhail Bakhtin. D'autant plus que ceux-ci, justement parce que partant d'une différente perspective, me paraissent compléter de façon intéressante la théorie de Paul Ricoeur.

Je ne me lancerai pas dans une comparaison plus approfondie de leurs positions, car cela n'a pas d'implication directe dans ma recherche actuelle. Je me contenterai de noter que, bien que des divergences de fonds existent entre Bakhtin et Ricoeur –notamment en

ce qui concerne leur conception du texte ou de la relation auteur /lecteur– il est cependant possible d'établir un pont entre leurs systèmes de pensées (McCord 2000). En effet, si Ricœur déclare l'indépendance du texte une fois écrit, par rapport à son auteur, Bakhtin, lui, considère que l'interprétation est un dialogue entre le lecteur et l'auteur. Par contre, ils s'accordent quant à l'importance de la communication et surtout du rôle primordial du lecteur dans la création du sens d'un texte. Ainsi, comme le souligne Kristensson Ugglå, Ricœur parle de l'acte de lecture comme d'un dialogue selon la conception de Bakhtin (Kristensson-Ugglå 1994).

Comme celle de Ricœur, la pensée de Bakhtin se développe dans une logique de dialogue et de relation entre le Soi et l'Autre. En effet, selon Holloway & Kneale, pour ce dernier, nous occupons tous une place particulière qui nous permet de porter un certain regard sur le monde. Ainsi, même lorsque nous sommes proches l'un de l'autre, nos perspectives diffèrent. Nous ne pouvons jamais nous voir nous-mêmes : nous avons donc besoin de l'autre pour nous positionner. Et de ce fait, « *Being, in Bakhtin's thought, is in effect co-Being* » et être signifie communiquer sur un mode dialogique (Holloway & Kneale 2000 p.74). Il faut ici rappeler que les blogs de voyages sont avant tout un acte de communication. L'auteur s'adresse à son audience mais la conformation technologique du blog lui permet de recevoir une réponse de celle-ci. Les réactions de lecteurs –même si peu abondantes– sont possibles et renvoient à l'auteur une image de lui : il y a interaction, ne serait-ce que potentielle. Il ne faut pas non plus perdre de vue que la transmission de l'expérience est sociale par sa forme ainsi que l'écrivent Holloway et Kneale :

Consciousness, thought (innerspeech), experience and understanding, all of which pertain to the (infinite) addressivity and responsibility to the world, only exist through the semiotic material of the sign. In order to express outwardly an experience or an understanding in this ongoing event of perpetual addressivity we must objectify it in the sign, and the 'possible routes and directions' that this expression may take are always social in their forms (Voloshinov 1973:91). For Bakhtin it is crucial to take communication or language in its socio-historical context. (Holloway & Kneale 2000 p. 75)

Ainsi, pour Bakhtin –comme pour Ricœur (Ricœur 1986)– il est fondamental de toujours placer la communication dans son contexte sociohistorique concret. Elle se produit entre deux interlocuteurs « situés » dans l'espace et le temps sociaux. Il s'agit d'une position non seulement concrète, mais aussi idéologique : c'est par l'usage d'un genre spécifique d'expression que cette perspective sur le monde est révélée. Or ces genres sont des formes relativement stables et conventionnelles de langage qui

expriment cette position (Bakhtin 1994). C'est pourquoi les genres, en tant que langages caractéristiques, sont des paysages sociospatiaux qui –ajoutent Holloway & Kneale– s'ils sculptent le social peuvent aussi sculpter l'espace. (On retrouve ici la notion de texte agissant de Ricœur).

Ces genres se distinguent, entre autres, par leurs motifs spacio-temporels. De Bakhtin, je retiendrai principalement le concept de « chronotope » qui en établissant le lien entre espace-temps, narration et folklore (en particulier la notion de genre), est spécialement pertinent dans l'étude du sujet qui m'occupe. En effet, pour Bakhtin, tout récit est contextualisé dans l'espace et dans le temps : ces deux dimensions étant indissociablement liées et formant un chronotope.

Chronotopes

« Long ago and far away » are the opening words of many legends and fairy tales. Associating a remote place with a remote past is a way of thinking that the Hopi share with other peoples... Timelessness is another quality of distant places. In Taoist lore, timeless paradises are located myriads of miles from any known human settlement. The European mind also envisions atemporal Isles of the Blest, Edens, and Utopias in remote and inaccessible places. When Europeans, in their great explorations overseas, discovered exotic peoples and cultures in far corners of the world, they tended to romanticize them and put them beyond the burden and erosion of time... On the other hand ethnographers, like other people, may simply be predisposed to associate the distant with the timeless. The desire common among vacationers to go as far away as possible from their homes is also suggestive. Remote resorts are removed from the burdens of time: in Hopi terms they lie at the borderland between objective and subjective realms. Viewed from the familiar home, they are almost mythic places. (Tuan 2008 p.122)

L'aspect folklorique des blogs de voyage prend encore une dimension plus profonde lorsqu'on analyse ces textes à l'aide du concept bakhtinien de chronotope. En effet, il apparaît alors que non seulement les récits, mais le Grand Voyage lui-même trouvent leur origine dans la tradition occidentale.

Pour Bakhtin, le contexte dans lequel un énoncé est présenté revêt une importance particulière, car il influence directement la quantité et la qualité de sens donné à cet énoncé.

We will give the name chronotope, literally, « time space » to the intrinsic connectedness of temporal and spatial relationships that are artistically expressed in literature... What counts for us is the fact that it expresses the inseparability of space and time (time as the fourth dimension of space... In the literary artistic chronotope, spatial and temporal indicators are fused into one carefully thought-out, concrete whole. Time, as it were, thickens, takes on flesh, becomes artistically visible; likewise, space becomes charged and responsive to the movements of time, plot and history. (Bakhtin 1994 p.84)

L'ensemble indissociable formé par l'espace-temps constitue selon lui, le cœur de la narration, la place où les noeuds du récit sont noués et dénoués et où naît la signification. Il insiste aussi sur le pouvoir des chronotopes à donner forme aux événements et à les représenter. Tous les éléments abstraits d'un récit –généralisations, idées, analyse, causalité– informent sur un événement, mais ne lui donnent pas corps. Pour cela il faut qu'une image se crée, que la force de l'imaginaire permette de représenter les événements, de les situer. Ce qui est rendu possible, selon Bakhtin, grâce à l'augmentation de densité et de concrétude des marqueurs temporels –le temps de la vie humaine et le temps historique– qui a lieu dans des aires spatiales bien délimitées (Holquist dans Bakhtin 1994).

Cette unité spatio-temporelle fondamentale au récit est à la fois particulière à celui-ci et culturelle. En effet, le chronotope prend une forme générique liée à la culture dans laquelle il est exprimé, puisqu'à chaque genre correspond une conception particulière de la relation de l'espace et du temps (Bakhtin 1994). Il faut comprendre ici le genre comme une notion large « *an horizon of expectations brought to bear on a certain class of text types* » qui à la fois unifie et stratifie le langage (Holquist 1994 p.428).

Ces genres, bien qu'en continuel remaniement, trouvent leur origine dans la tradition narrative de la culture qui les a créés et utilisés. Ces formes sont apparues dans des contextes historico-littéraires donnés. Mais, soutenues et renforcées par l'usage, elles subsistent, détachées de leur contexte originel et adaptées aux situations ultérieures. Il en est de même pour les chronotopes qui définissent ces genres en tant que catégories formellement constitutives. Ils créent un ancrage dans la tradition qui, même devenu inconscient, persiste à travers les processus évolutifs du langage et de ses expressions. Il est donc fondé de retrouver ces unités spatio-temporelles dans les textes folkloriques. En tant que formes d'expression intenses, esthétiques, régies par des structures génériques définies, se détachant de la communication ordinaire (note de téléphone, liste d'achats), ceux-ci entrent donc dans la catégorie des textes artistiques auxquels Bakhtin lie tout particulièrement les chronotopes.

Bakhtin, étudiant l'apparition historique des grands chronotopes de la culture occidentale, remonte jusqu'à la littérature de la Grèce antique. Les liant aux évolutions de la société, il montre comment l'avènement d'une culture valorisant de plus en plus l'individualité ferme progressivement un Soi autrefois ouvert et amène une évolution des chronotopes qui privilégient progressivement la représentation des espaces privés et celle d'un temps subjectif. Les chronotopes, ajoute-t-il, définissent l'image de l'homme dans le texte : cette image est intrinsèquement chronotopique (Bakhtin 1994). Nous existons, nous nous pensons toujours quelque part.

Chaque chronotope principal peut inclure un nombre illimité de chronotopes mineurs. Ils coexistent, ils se remplacent, s'opposent, tissent entre eux un réseau de relations complexes, dialogiques. Mais ce dialogue s'établit hors du monde du texte : il pénètre le monde de l'auteur, le monde de celui qui performe le texte, le monde du lecteur ou de l'auditeur, car tous ces mondes sont eux aussi chronotopiques (Bakhtin 1994). Ainsi, c'est à partir des chronotopes de notre monde qu'émergent, réfléchis, créés, les chronotopes du monde représenté dans l'œuvre. Pour Bakhtin, il y a dialogue entre le monde du texte et le monde ce celui qui le reçoit.

The work and the world represented in it enter the real world and enrich it, and the real worlds enters the work and its world as part of the process of its creation, as well as part of its subsequent life, in a continual renewing of the work through the creative perception of listeners and readers. (Bakhtin 1994 p.254)

Cette conception du monde et du texte s'enrichissant mutuellement, ainsi que l'idée de renouvellement du récit par une lecture créatrice, rapprochent Bakhtin et Ricœur: Bakhtin ajoutant la spatialité à la dimension temporelle.

Le chronotope constitue donc une unité d'analyse qui se distingue par l'interdépendance du temps et de l'espace et permet d'étudier des textes en fonction du rapport et de la nature des catégories temporelles et spatiales représentées :

The chronotope is an optic for reading texts as x-rays of the forces at work in the culture system from which they spring. (Bakhtin 1994 p.250)

L'analyse chronotopique ne manque pas d'intérêt pour le géographe (Holloway & Kneale 2000, Floch-Serra 1990). En effet, selon Bakhtin, le paysage est construit par la relation dialogique de multiples voix et, à chaque point de l'espace il est possible de percevoir un chronotope, plus ou moins fixe selon l'importance relative des forces centripètes et centrifuges en jeu (Holloway & Kneale 2000). Dans chaque langage, dans chaque culture, les forces centripètes des grands genres ont une influence centralisante,

homogénéisante, hiérarchisante alors que les forces centrifuges appartiennent aux genres plus communs et tendent à décentraliser, disperser, à sortir des normes (Holquist dans Bakhtin 1994). On peut dire que les premières maintiennent les images mythiques, les clichés, les stéréotypes, alors que les secondes les bousculent, offrent de nouvelles perspectives. Ainsi, mettre l'accent sur la dialogique permet de mieux mesurer le poids des discours et des représentations fixes.

En analysant les grands genres de la littérature occidentale, Bakhtin a distingué des chronotopes principaux: ceux-ci forment des entités spatio-temporelles qui traduisent une attitude face au monde. Ils sont apparus dans des contextes donnés parallèlement à l'évolution de la société (cf. relation entre l'espace extérieur, collectif et l'espace intérieur privé), mais ont persisté jusqu'à nos jours, porteurs de visions de l'existence qui conservent leur validité. Legs du passé, ils n'apparaissent pas sous une forme pure, mais imbriqués les uns dans les autres.

Blogs de voyage et paysages chronotopiques

Les blogs de voyage, avec leur écriture retravaillée et destinée à la publication, sont plus que de simples lettres privées. On peut les qualifier de littérature populaire : non seulement dans le sens d'une littérature destinée à tous, mais surtout, dans celui d'une littérature faite par des gens sans aptitudes spéciales –même si certains ont la plume plus habile que d'autres– ayant en commun l'envie de partager leur expérience. Ces auteurs écrivent, riches de leurs préacquis. Leurs récits sont préfigurés et plongent leurs racines le genre du récit de voyage. Leurs chronotopes constitutifs les ancrent dans la tradition littéraire occidentale en reproduisant des structures spatio-temporelles présentes, pour certaines, depuis la Grèce antique. Pourtant, les auteurs observent le monde de leur contemporanéité qui se renouvelle sans cesse. Ainsi les chronotopes majeurs qui organisent les différents éléments de la narration dans les blogs, trouvent leurs origines dans l'histoire de la culture (qui inclut la littérature) mais, sont aussi d'aujourd'hui : bagages d'un passé réactualisé.

En tant que phénomène culturel complexe, la robustesse de ces unités spatio-temporelles témoigne de la prégnance d'aspirations et de situations événementielles fondatrices de la culture occidentale qui ont subsisté jusqu'à nos jours. Notre époque offre la possibilité aux individus de s'ériger en héros d'un récit qui les dépasse : de vivre ce qui précédemment ne pouvait être vécu, mais seulement raconté tout en faisant déjà rêver.

Dans les paragraphes suivants, j'analyserai les grands chronotopes constitutifs des blogs de voyages, sans m'attarder aux chronotopes secondaires ou particuliers pour me

concentrer sur le caractère commun qui relie ces textes. Je m'arrêterai donc sur les espaces-temps majeurs que décrit Bakhtin, particulièrement pertinents dans le cas du Grand Voyage, c.-à-d. ceux de la Route, du Seuil, de l'Âge d'Or, de l'Idylle et de l'Aventure. Ces chronotopes ne se retrouvent pas sous une forme pure: ils se superposent, s'entrelacent, alternent, se contredisent, dominant ou restent dans l'ombre. Ensemble ils recouvrent une grande partie des blogs. Il y a bien sûr des différences sensibles entre ces constructions chronotopiques. D'abord, entre les grandes catégories de navigateurs (familles, solitaires, etc.), mais bien sûr, dans l'individualité de chaque texte qui naît de l'enchevêtrement particulier de ses chronotopes. Il ne faut pas oublier que les blogs sont le plus souvent des textes qui concernent plusieurs personnes et celles-ci peuvent avoir des aspirations au départ divergentes.

Dans l'analyse qui suit, je choisis de ne pas reprendre d'extraits de blogs pour illustrer mon propos : je m'appuie sur l'étude du voyage faite dans le chapitre 4 où les citations abondent.

La route

Partir en voyage, c'est prendre la route. Le temps du voyage se déroule le long du chemin parcouru. Continuité, progression le long d'un ruban spatial et temporel, la trace laissée par l'étrave, le trait sur une carte électronique, le coup de crayon sur une carte de papier, s'accompagnent de dates dans le carnet de bords. La vitesse lie la durée et la distance. Ce chronotope, écrit Bakhtin, représente souvent une valeur métaphorique (Bakhtin 1994). Le chemin intérieur, le cours de la vie, se déroule, parallèle à la route parcourue. Que ce soit un but avoué au départ ou non, la croisière hauturière est école de vie et initiation comme cela a été montré au chapitre 4. La rupture avec le foyer, la place, l'ordre social d'origine permet paradoxalement un effacement de certaines distances spatiales et sociales : ceux qui étaient éloignés peuvent se croiser, la route devenant l'espace de rencontres et d'événements improbables dans la vie ordinaire.

Ce chronotope a évolué. Il a quitté la route concrète à laquelle il était lié à l'origine, pour sortir progressivement du domaine terrestre et pénétrer dans monde exotique par-delà la mer qui devient un élément distanciateur symbolique. Dans les blogs la mer, bien concrète, appartient à la fois au monde de l'auteur et à ses représentations.

L'espace-temps de la route est celui qui régit tous les blogs, toile de fond des autres espaces-temps qui s'y superposent. Fil conducteur du récit, il apparaît ou s'efface au gré des étapes et des nouveaux départs, au gré des anecdotes, des aventures et mésaventures qui l'interrompent quelques moments. Au gré des rencontres aussi, qui rassemblent les voyageurs et leurs pairs ou les autochtones, au-delà des clivages sociaux

et culturels. Ces rencontres égrénées le long de la route sont mises en valeur par celle-ci. On ne raconte pas les mille rencontres de la vie ordinaire comme celles d'un voyage : ce n'est ni le lieu ni le moment de le faire.

L'espace-temps des traversées, de la navigation, du voyage dans son ensemble est concentré dans ce trait, sur une carte, dense des événements qu'il cache et dont les points représentant les étapes égrainent les jours. Le journal de bord est une porte ouverte sur la route, même lorsque les voyageurs sont rentrés chez eux.

Le seuil

Seuls certains blogs partagent ce moment crucial qui précède toute l'aventure du voyage : la décision de partir. Ce pas qui une fois franchi va entraîner un changement de vie. Le chronotope du seuil est chargé d'émotion et de valeur. Il est aussi implicitement chargé de symbolique et met en avant la capacité des protagonistes à oser dépasser le point de rupture qui va orienter leur vie dans une nouvelle direction (Bakhtin 1994).

Certains voyageurs commencent leurs blogs par l'instant décisif où ils ont choisi de partir. C'est alors que leur voyage commence. En insistant sur les préludes à la prise de décision, leur récit peut rallonger, contextualiser ce qui en réalité se passe en un bref instant : comme Galapiat qui explique le processus qui l'a amené à entraîner sa famille dans ce périple dont il reviendra seul. Au contraire, le changement peut être présenté comme une initiative évidente : tel Loren pour qui un regard posé sur un ciel étoilé du cockpit d'un bateau qui n'était pas le leur, dans la nuit chaude des Antilles a fait basculer l'existence pour ce qui reste « *les plus belles vacances de leur vie* » (de Montbron v. annexe).

À cet instant charnière, l'espace de la vie ordinaire s'ouvre sur la perspective d'ailleurs exotiques à découvrir, de rencontres enrichissantes, d'aventure, et surtout sur l'espoir d'un autre style de vie. Il s'agit de « vivre » sa vie avant que celle-ci ne disparaisse, avalée par la routine du quotidien. Le projet de départ donne un sens neuf à l'existence bien avant que les amarres ne soient larguées.

Le chronotope du seuil est celui d'un instant crucial qui sépare deux tranches de vie ; les citadins, des *Atlanticos*. Il est non-espace : juste un point de basculement.

L'Âge d'Or

Partir pour le Grand Voyage c'est toujours rechercher le Paradis Perdu, les plages bordées de cocotiers avec l'espoir de rencontrer ceux qui peuplent ces rivages : ceux qui savent encore l'art de vivre simplement, de trois fois rien, tout en gardant le sourire et la

joie. C'est espérer retrouver ailleurs ce qu'on imagine avoir été en Europe et y être définitivement perdu.

L'analyse que fait Bakhtin de ce chronotope me paraît particulièrement adéquate. En effet, selon lui, les mythes du Paradis Perdu, de l'Âge d'Or sont caractérisés par une inversion temporelle. C'est un temps folklorique enraciné dans la mythologie et la culture populaire qui positionne dans le passé des catégories telles que but, idéal, justice, perfection et la condition harmonieuse de l'homme et de la société. Les concepts « d'état naturel » et de droits naturels innés appartiennent aussi à ce temps inversé. Ce qui devrait se passer dans le futur, puisqu'il s'agit avant tout d'une utopie, est en fait projeté dans un passé qui n'a jamais existé. Le présent et le passé sont enrichis au détriment du futur, car ils possèdent la force de persuasion de la réalité, de la vie réelle alors que le futur reste nébuleux, flou, impalpable puisque sans traces. Parce qu'il a existé, le passé, même imaginé est gratifié d'un idéal d'authenticité, de naturel. S'il existe encore, il s'est déplacé vers l'autre bout du monde, au-delà des mers, ou vers des ailleurs moins accessibles encore. La réalité ordinaire vécue comme négative, ne semble pas authentique et l'idéal est situé dans un « *Pays de Cocagne situé au-delà des sept mers* » (Bakhtin 1994 p.149) : il est mis à distance du présent que l'on réfute.

L'Âge d'Or subsiste, mais lointain, là où il n'a pas encore pu être corrompu par le présent ordinaire de ceux qui y aspirent. Dans ce présent-passé doté du poids de la réalité, l'homme du temps folklorique est fort, beau, il a besoin de temps et d'espace pour sa réalisation. Il évolue en accord avec la Nature qu'il essaie de dompter, n'a pas besoin d'esclaves. Il déploie sa dimension physique en harmonie avec l'espace –ce qui peut être opposé avec la perception populairement exprimée de l'espace urbain qui a perdu sa dimension humaine. Cet homme vit de plain-pied dans la réalité. Le chronotope de l'Âge d'Or est une fantaisie ancrée dans l'espace local: elle s'appuie sur les possibilités de développement humain et les situe dans la vie réelle.

Toujours selon Bakhtin, puisqu'enraciné dans le concret, ce temps est aussi producteur et générateur : il remonte à un stade de développement agraire de la société humaine où les classes étaient inexistantes. Les événements y sont collectifs, les individus ne sont pas encore isolés. Les générations se suivent, se remplacent : c'est le groupe qui importe.

Le labeur y a une place importante, mais il est en relation avec la nature qu'il s'agit d'utiliser, de dompter. Cette lutte rend les hommes beaux et forts, contrairement à ceux qui se sont coupés du temps folklorique et ont ainsi perdu leur paradis, comme le dit Galapiat en comparant la beauté des Capverdiens aux Polynésiens dénaturés qui ont rejoint le présent critiqué.

Cette vision idéalisée des autres et de leur monde, projection positive des aspirations d'Occidentaux fatigués de leur propre vie, apparaît dans la plupart des blogs

et impose des clichés. Les autochtones sont souvent vus comme heureux malgré leur vie simple et laborieuse. Ils arrachent à la nature de quoi survivre par la culture ou la pêche, mais conservent leur joie de vivre. Ils sont sages, beaux, courageux, si chaleureux, hospitaliers et gentils : ces stéréotypes positifs ne sont que rarement démentis. Leur espace ne peut être que restreint ; s'ouvrant au monde, ils se dénatureraient.

Les voyageurs s'en vont vers un présent-passé qu'ils rêvent plus beau et harmonieux que la vie qu'ils ont laissée derrière eux. Mais ils ne souhaitent pas arrêter leur course et rester vivre auprès de ces gens : leur programme les presse et ils changent de mouillage. Ils se contentent, assis dans leur cockpit, de les regarder vivre.

Les opinions écologistes et le souci de protection de la nature exprimés dans une grande majorité des blogs s'apparentent à ce chronotope. Idéalisation de la vie simple et frugale, proximité avec la nature dont on tire directement sa subsistance : on souhaite – ne serait-ce qu'un moment – vivre dans une utopie : la technicité et le confort des bateaux est oublié. Ne subsiste que l'illusion. Les voyageurs ne vivent pas eux-mêmes l'Âge d'Or : ils s'en vont l'observer et s'en inspirer pour leur futur. Et bien sûr, ils regrettent que ceux qui le peuplent souhaitent parfois s'en échapper.

Retrouver l'Âge d'Or n'est pas une aspiration des citadins d'aujourd'hui : déjà au Moyen-Age, c'était une quête qui faisait vibrer les imaginations.

L'idylle

L'idylle par contre, beaucoup de voyageurs cherchent à en faire l'expérience directe – principalement les familles et les couples. Restaurer le temps folklorique de l'Âge d'Or l'espace d'un voyage, d'une pause dans un mouillage. Mais en réduire encore l'espace, le restreindre au couple, à la famille, à un cercle d'amis choisis. Idylle amoureuse ou idylle familiale, elle est une sublimation de l'intimité. Bakhtin la situe dans un espace fixe, immuable, stable : fixation organique à un territoire familier, au foyer. Cette unité de place efface les frontières temporelles : la vie humaine se déroule jointe à la vie de la nature et il y a unité de leurs rythmes. Pour les voyageurs, il s'agit de replier l'espace autour du bateau, de se retrouver entre proches dans une solitude adamique. Peu importe la position géographique de cet Éden, l'espace qui le compose est clos : boat sweet home, foyer flottant sur un paysage maritime inchangé depuis la nuit des temps. La mer et le rivage en sont le jardin. À part de courtes escapades terrestres, dans la nature environnante ou dans un petit village proche, les activités se concentrent aux alentours immédiats du mouillage. Baignades, plongées, pêche, jeux sur la plage et tâches quotidiennes du bord. Ce qui compte, c'est de vivre intensément ensemble, loin

de tout souci extérieur. Seule la nature peut interférer avec le cours calme de ce temps paradisiaque. Tel est tout au moins le désir, car les mouillages solitaires se raréfient et il faut parfois faire abstraction de certains éléments paysagers perturbateurs comme un complexe hôtelier.

La vie idyllique est simple, limitée à l'essentiel: amour, famille, nourriture. Il n'y a pas de trivial qui ne vaille la peine d'être raconté : il n'y a que du trivial ! Il constitue le fondement de l'existence, la réalité de base : les repas, une douche, une baignade, les lessives, les cours du CNED. Les détails deviennent primordiaux et sont sublimés par l'isolement qui entoure cette union avec la nature, partagée avec des êtres chers. La pêche prend, par exemple, une importance insoupçonnée : capturer ou perdre une prise devient événement mais joue aussi un rôle nourricier. Il ne s'agit pas ici de pêcher uniquement pour le plaisir, mais de subvenir à un de ses besoins les plus fondamentaux. On retrouve la mesure de l'action directe et de son résultat. En cela, cette vie frugale, mais sans disette, s'oppose à la vie urbaine, à son espace civilisé, artificiel et à son temps fragmenté, frivole mis entre parenthèses par le voyage. Ce monde paradisiaque concret et essentiel est menacé de disparition par le grand monde abstrait où les gens perdent le contact les uns avec les autres, où le travail est mécanisé, où les objets sont dissociés du travail qui les produit, écrit Bakhtin.

Ce chronotope est proche du précédent, mais il y a ici une notion d'individualité qui n'y était pas présente. L'idylle dépouillée, simple, mais douce, c'est pour soi : l'Âge d'Or collectif et rude, pour les autres ! Luxe des navigateurs d'aujourd'hui que de pouvoir choisir. Ils peuvent ainsi ancrer dans une baie bordée d'une plage de sable blanc et aller se promener jusqu'à un petit village proche où ils regarderont avec admiration les habitants lutter pour vivre de pêche ou de leurs cultures. Ils trouveront ces hommes beaux et sages, mais riches de leur liberté ils les laisseront pour regagner le bord et leur isolement paradisiaque. Leur liberté individuelle est acquise. Ce qu'il leur faut, c'est reprendre contact avec ces éléments idéaux, ces valeurs simples puisque la société dont ils font partie les a perdus : un retour en arrière est souvent nécessaire dans une phase de croissance.

Au Paradis retrouvé, hier et demain se ressemblent, il n'y a pas de passé, seulement un présent sans soucis, baigné d'eau turquoise et bordé de cocotiers : « *The great eternal form of earthly life* » (Bakhtin 1994 p.230). Rousseau déjà en rêvait : et bien d'autres écrivains, avant et après lui. Comme je l'ai noté en présentant le récit de voyage, la quête du paradis perdu est un des fondements du voyage. L'idylle a aussi une valeur symbolique : ses héros ont déjà développé une perspective intérieure. Ils se « soignent » au contact de la nature et de cette simplicité, apprenant la sagesse. Ils franchissent les limites de leur culture pour s'immerger dans une unité et une vie collective qui devient jauge pour critiquer une société perçue comme injuste, arbitraire et conventionnelle et

s'ériger contre le matérialisme et l'individualisme égoïste qui y règne. Au sein des petites tribus d'Atlanticos, on refait volontiers le monde autour d'un apéro ou d'un repas préparé en commun. Pourtant, pour s'offrir ces moments imprégnés de philosophie, l'impressionnant équipement matériel nécessaire aux voyageurs. De plus, ils sont très attachés à leur liberté individuelle et au bout d'un ou quelques jours, ils dissoudront la tribu en levant l'ancre vers un nouveau paradis, à la fois autre et pareil.

L'Aventure

Pour beaucoup le Grand Voyage, c'est l'Aventure, point. Une aventure, dont on rêve, qu'on raconte, dont on se souvient. En réalité, elle prend bien des formes et est très subjective. Pour certains la rupture avec un quotidien confortable est déjà une prise de risque, un dépassement de soi et un pas vers un inconnu qui pourrait se révéler dangereux, ne serait-ce que par le changement qu'il entraîne. Pour d'autres, c'est la façon de voyager qui représente un défi: exploit sportif, partir en solitaire, choix de mouillages non mentionnés sur les cartes, navigation hors des sentiers battus, fréquentation de côtes avec risque de piraterie avéré.

Comme je l'ai souligné plus haut le chronotope qui sous-tend le Grand Voyage, c'est la Route. Mais à celui-ci s'ajoutent ceux de l'Idylle, de l'Âge d'Or ou de l'Aventure: ils se succèdent, se superposent, s'opposent parfois. Ils agissent comme des pôles entre lesquels toutes les combinaisons sont possibles. Généralement, les hommes –surtout les navigateurs solitaires– ou les jeunes couples aspirent à l'aventure, aux défis qu'elle représente alors que la plupart des femmes préfèrent l'Idylle, comme les familles et des couples plus âgés. Selon le pôle vers lequel ils inclinent, les voyageurs vivront différemment les turbulences du voyage: ainsi l'Aventure a deux faces, deux chronotopes liés, mais pourtant distincts par le sens qui lui est donné.

Quelles que soient les ambitions au départ, le Grand Voyage n'est jamais morne ni sans événements imprévus auxquels il faut faire face. Il est interrompu par des « soudain », « tout d'un coup », « alors que » qui introduisent une rupture, un hiatus entre deux moments identiques : après l'épisode aventureux, la vie reprend le cours normal qui le précédait. Que le génois se déchire la nuit, que la coque heurte un objet flottant non identifié, que le moteur cale lors d'une manoeuvre de port et le temps se suspend, l'espace se centre sur l'action, devient technique, réduit aux mouvements aux relations entre les éléments qui interviennent dans celle-ci. Ces séquences sont denses, animées par des forces supérieures à l'homme: quand le vent souffle en tempête derrière les Beauforts, fronts, basses pressions et autres termes météorologiques, c'est Éole qui souffle.

Lorsque le héros ne souhaite pas ces aventures, elles n'orientent pas le cours de son existence, c'est la Route qui le guide dans sa biographie. Même si ces épisodes lui fournissent un matériel de choix pour la pimenter. D'autant que ce sont ses qualités, son courage et sa détermination qui l'aident à vaincre. Ainsi il gagne petit à petit en assurance, devient plus expérimenté. Il n'appelle pas l'Aventure, le destin la lui impose. Il apprend à la surmonter.

À ce « temps de l'Aventure » que Bakhtin fait remonter à l'antiquité grecque, il oppose l'aventure comme elle apparaît dans le roman chevaleresque. Celle-ci est bien plus qu'une parenthèse dans le cours de la vie. Elle est quête. Celle de ceux pour qui le Grand Voyage est initiation, mise en épreuve de l'identité. Ce sont des aventuriers désintéressés pour qui seul compte le dépassement de leurs propres limites. Ils rencontrent les mêmes hiatus dans la vie quotidienne que les héros malgré eux. Mais contrairement à ces derniers, l'inattendu appartient à leur monde : il cesse d'être totalement inattendu pour au contraire être ce qui est attendu. Souvenons-nous ici du succès du blog de Captaingils dont on anticipe les péripéties. Il s'agit de se frotter à ces défis tout en tâchant de les éviter: l'aventure devient un des attraits du voyage. Car comme l'explique Bakhtin, cet aventurier est lié au monde qu'il parcourt. Il voyage de pays en pays, traverse plusieurs mers, mais est à la maison dans cet univers, il est partout chez lui. Son voilier est son coursier qui l'emmène vers ces actions d'éclat qui lui permettent de s'attirer la gloire. Il s'individualise et prend ainsi sa place dans la lignée à laquelle il appartient: Galapiat, lisant et relisant Moitessier, s'inscrit au nombre de ses successeurs.

Entrer dans le récit

L'analyse des chronotopes constitutifs des blogs de voyage met en évidence la profondeur historique des aspirations des voyageurs. En effet, les histoires personnelles de ceux-ci, enracinées dans la tradition narrative occidentale montrent comment ces rêves privés d'aujourd'hui appartiennent à notre culture. Il apparaît, sur base de ce matériel, que les aspirations de nos contemporains restent essentiellement celles des figures mythiques de notre folklore. Skårderud parle du voyage comme d'une structure existentielle fondatrice (Skårderud 2004). Sans pouvoir aller aussi loin que lui dans la portée anthropologique de mon interprétation, je peux néanmoins avancer que la robustesse des chronotopes présents dans les blogs atteste du caractère ancestral des idéaux et des utopies qui poussent les navigateurs à un tel investissement.

Bien sûr, les chronotopes qui induisent et singularisent les différents genres de narratifs présents dans les blogs, ne sont pas utilisés sous une forme pure et ne sont pas restés figés. Les unités d'espace-temps traditionnelles se mêlent d'éléments

contemporains auxquels elles donnent du poids. Cependant, cet ancrage culturel est préfiguratif : il participe à l'élaboration de l'expérience, imprègne la configuration du récit comme il appartient au bagage culturel du lecteur qui le refigurera. Il donne à ce qui est raconté un impact plus profond, puisque basé sur l'inconscient collectif. Ainsi, les événements particuliers et le contexte personnel de chaque voyage se greffent sur une trame commune.

Si notre époque n'invente pas un nouveau désir, par contre, elle permet de franchir le seuil du récit d'autrefois. Celui qui jadis n'aurait été que lecteur, auditeur, ou même conteur d'une histoire qui ne l'impliquait pas, a aujourd'hui la possibilité de se transformer en héros de son propre conte. Les conditions de vie dans notre société nous autorisent à passer du narratif à l'expérience directe. De ce fait, le récit prend corps et chair, pour reprendre l'expression de Bakhtin (Bakhtin 1994 p.84), alors que l'expérience, elle, gagne la densité de la tradition et de l'imaginaire mythique avant de redevenir œuvre de l'imagination productive, récit. Comme dit Serres :

Qui suis-je ? Cette narration charnue, son espace et son temps : ce récit et son paysage. Me voilà héros de conte, personnage défini d'un certain genre littéraire, passant subrepticement d'acteur de ma vie au rôle d'acteur dans ma représentation. Oui, la question : qui suis-je ? reçoit une meilleure réponse dans le récit que dans la définition, en littérature qu'en logique ou en ontologie. (Serres 2007 p.43)

Navigation dans le sillage d'Ulysse, le Grand Voyage est une épopée d'aujourd'hui : il ancre la recherche identitaire de l'individu actuel dans une quête initiatique mythique de notre culture occidentale. Folklore moderne où le héros se raconte lui-même sans que cela n'exclue les valeurs collectives de son récit.

Comme cela a déjà été souligné plus haut, les blogs sont des récits de voyage : un genre littéraire encore réservé jusqu'il y a peu aux professionnels de l'écriture et soumis à l'acceptation des éditeurs. Frontière rude à franchir que celle de la publication d'un livre, mais dont le passage réussi garantissait l'identité d'écrivain voyageur et la reconnaissance par les pairs et les profanes. Or, l'accès généralisé à Internet n'a pas tué l'écriture comme on l'entendait prédire il y a encore une dizaine d'années. Il a au contraire permis à chacun d'être son propre éditeur en ligne et d'atteindre un public plus large qu'il n'y en eut jamais. Les blogs de voyages ont proliféré. Dès lors, on assiste à la folklorisation d'un genre d'expression esthétique, de communication intense autrefois réservé à des experts et aujourd'hui repris par des amateurs: simplement des gens, qui expriment ce qu'ils pensent, leurs valeurs et ce qu'ils considèrent important, à l'intention

de ceux à qui ils sont liés par un sentiment de communauté, fait d'affinités et de traditions partagées.

Je l'ai dit, derrière leur originalité individuelle, la plupart des blogs se ressemblent à quelques exceptions près qui se démarquent par la qualité de leur écriture. Ils relatent tous la même aventure, le même voyage, souvent décrivent les mêmes escales, rapportent les mêmes soucis et les mêmes joies (Urbain 2003A). D'Homère aux internautes, la tradition perdure. L'homme reste voyageur.

Cependant, l'intégration de récits traditionnels comme moteurs actuels d'action individuelle, demande à être problématisée. Effectivement, mettre l'accent sur le transfert de la composante traditionnelle des blogs de voyage peut paraître simplificateur et il faut éclairer le rôle joué par le blogueur dans celui-ci. Depuis longtemps, les sociologues débattent de la place des habitudes, coutumes, dispositions sociales qui sous-tendent les actions individuelles (Kaufmann 2001/2004). Ce vaste champ conceptuel a été dominé par la notion d'habitus reprise par Pierre Bourdieu qui en donne la définition suivante :

Les conditionnements associés à une classe particulière de conditions d'existence produisent des habitus, systèmes de dispositions durables et transposables, structures structurées prédisposées à fonctionner comme structures structurantes, c'est-à-dire en tant que principes générateurs et organisateurs de pratiques et de représentations qui peuvent être objectivement adaptées à leur but sans supposer la visée consciente de fins et la maîtrise expresse des opérations nécessaires pour les atteindre, objectivement « réglées » et « régulières » sans être en rien le produit de l'obéissance à des règles, et, étant tout cela, collectivement orchestrées sans être le produit de l'action organisatrice d'un chef d'orchestre. (Bourdieu 1989 p.88)

Manières de penser et d'agir que l'individu hérite au long de sa socialisation, les habitus sont intégrés de telle façon qu'ils disparaissent du champ de sa conscience et génèrent des modes d'action et des représentations individuellement agis mais socialement définis. Ils sont représentatifs de la classe d'appartenance des individus qui les reproduisent et constituent la fondation de « styles de vie ». Le concept de Bourdieu, élaboré dans les années 1960 et basé sur l'étude d'une société holiste –c.-à-d. où « l'individu est subordonné à la totalité sociale » (Kaufmann 2001/2004 p.149)– est critiqué notamment par des auteurs comme Bernard Lahire et Jean-Claude Kaufmann pour être trop homogène. Selon eux, il ne tient pas suffisamment compte de la complexité des multiples processus de socialisation qui forment l'individu d'aujourd'hui (Lahire 2003) ni « de la puissance créatrice et de la dynamique individuelle » (Kaufmann

2011/2004 p.146). Les approches respectives de ces deux auteurs, nourries du concept bourdieusien, mais le dépassant, m'apparaissent particulièrement pertinentes pour fournir un cadre sociologique soutenant mon analyse.

Selon eux, il faut dans un premier temps, prendre en considération le fait que les dispositions qui constituent le moteur social de nos actions, si elles sont durables, ne sont pas pour autant stables : elles évoluent, se modifient et montrent des niveaux d'inertie variables. Certaines perdurent au cours du temps, faisant preuve de robustesse, alors que d'autres s'évanouissent ou encore entrent en somnolence. Anciennes –comme le voyage–, elles transmettent une mémoire dense, longue, historique. Récentes – voyager en voilier personnel–, elles sont plus dynamiques et plus volatiles. Ces caractéristiques ne leur donnent pas à toutes la même puissance pour s'imposer.

De plus, comme l'explique Kaufmann, ces dispositions sont liées à des ensembles sociaux. Or, dans la société actuelle, ces cercles d'appartenances chacun porteur de ses propres schèmes, de sa propre mémoire sociale, sont de plus en plus restreints et se multiplient. Ils se recouvrent ou s'entrecroisent. À leur intersection, les individus qui rassemblent tous ces schèmes et « *construisent la totalité sociale, à leur niveau, sous forme d'une identité cohérente* » (Kaufmann 2001/2004). L'individu est donc le produit complexe de multiples niveaux de socialisation (Lahire 2003). Cependant, parmi la myriade de schèmes parfois contradictoires qu'il intègre, il n'en incorpore que certains qui s'expriment dans des actes concrets. Les plus faibles restent latents tandis que d'autres plus forts s'imposent et débouchent sur l'action. L'actualisation des dispositions dormantes dépend nombreux facteurs : conditions de leur intégration, circonstances à la fois individuelles et collectives, appétence de l'individu à les incorporer.

L'individu se situe donc à la croisée de nombreux schèmes intégrés qu'il activera ou désactivera selon le contexte et les péripéties intérieurs et extérieurs de son existence. Il se bricole avec du social, n'inventant rien, mais choisissant parmi les possibles. Il lui faut donc effectuer sans cesse un travail identitaire unifiant autour des schèmes opératoires actifs et l'identité narrative lui permet de créer une représentation de soi cohérente. L'ensemble des dispositions incorporées lui ouvre de nouveaux cercles, qui apportent de nouveaux schèmes, qui seront à leur tour intégrés et peut-être incorporés. L'individu est produit par le social qu'il participe à construire.

Comme cela a été montré, le voyage –compris comme attitude de découverte du monde et non comme simple déplacement– est un schème ancien, robuste, porteur d'une longue mémoire sociale et qui s'est modifié au cours du temps. Il fait partie du patrimoine de la culture occidentale, sous forme de schème intégré le plus souvent latent. Pourtant, pour qu'il se concrétise, non seulement en tant que voyage, mais encore sous la forme d'une croisière hauturière, la conjonction de multiples éléments à la fois individuels et sociaux ainsi que l'activation d'autres schèmes plus récents sont

nécessaires. Il s'agit notamment du tourisme –ou voyage d'agrément– apparu plus récemment (fin du 17^e siècle), de la navigation de plaisance (19^e siècle) et de la croisière hauturière sur voilier personnel, une mode dans la seconde moitié du 20^e siècle.

Voyager est actuellement un schème intégré sous mille formes. Tourisme de masse, tourisme exclusif ou tourisme en fauteuil par écran interposé. Sans plus se poser de question sur l'origine de la norme, on se doit de voyager, comme tout le monde. Mais les désirs personnels varient et les conditions matérielles aussi. L'ancienne disposition est banalisée souvent sous des formes mineures, mais n'en reste pas moins active. Seulement, elle entre en concurrence avec d'autres schèmes, ce qui l'affaiblit souvent: faire carrière, avoir une vie stable, offrir un enseignement régulier à ses enfants, etc., entre en opposition avec le départ et l'aventure. Il est parfois bien difficile de choisir et d'oser quitter le confort d'un schème incorporé pour, avec l'incertitude que cela comporte, activer une nouvelle disposition. Le Grand Voyage n'est pas encore un voyage banal, mais peut-être en voie de banalisation. Il émerveille et impressionne encore, hors du milieu de la plaisance. C'est qu'il s'agit d'un schème complexe: en fait, il serait plus juste de parler de plusieurs schèmes qui s'entremêlent et s'imposent avec plus ou moins de force. Certains, profonds et porteurs d'une longue mémoire sociale coïncident avec les chronotopes, d'autres sont récents –désir de liberté, de réalisation personnelle et d'autonomie, envie de se raconter en ligne– et démontrent les tendances sociétales actuelles. Ces dispositions sont incorporées, mais à des niveaux divers ; les uns rêvent devant leur ordinateur en vivant des aventures par procuration, d'autres louent un voilier pour les vacances. Pour passer à l'acte et se lancer effectivement dans un projet tel qu'une croisière hauturière, il faut que les conditions extérieures soient favorables (possibilités de financement, de disponibilité, acceptation du projet par les proches, etc.) ou que l'appétence, le désir personnel de départ soient assez forts pour les compenser. Toutefois, le Grand Voyage ne représentant qu'une parenthèse dans la vie ordinaire qui sera réintégrée au retour, il autorise à alterner les schèmes et mettre en dormance pour un temps limité, les dispositions stabilisantes du quotidien. Il en va de même pour la pratique d'écriture des blogs : les auteurs se limitent à raconter leur expérience extraordinaire. Ils cessent de bloguer à leur retour : ils restent discrets sur leur quotidien retrouvé. Oui, il est ancré dans la tradition, le Grand Voyage, dans ces formes collectives de penser et d'agir qui dotées d'inertie résistent, non sans se modifier, au temps. Parallèlement, c'est l'individu qui l'interprète à sa façon et l'intègre à d'autres habitudes collectives pour la rendre vivante, mais personnalisée.

Comme je l'ai montré, il faut aujourd'hui prendre en considération le niveau individuel pour rendre compte du transfert et surtout de l'incorporation –la traduction en action– des traditions, dispositions et schèmes qui véhiculent la mémoire sociale. Idée que l'on retrouve d'ailleurs dans la définition que Anna-Maria Åström donne du folklore

en tant qu'expression individuelle de la logique qui sous-tend les structures de vie : l'individu construit son horizon de compréhension propre à partir des éléments que la culture lui propose (Åström 2012).

De sa lointaine antiquité, Ulysse fascine encore, malgré ses déboires. Il inspire le Grand Voyage, une pratique représentative des tendances sociétales d'aujourd'hui en Occident. Les formes folkloriques et les récits se superposent dans les blogs comme les espaces dans le voyage ; l'espace concret est recouvert par l'espace individuel qui laisse apparaître par transparence l'espace culturel actuel, puis en toile de fond l'espace des mythes traditionnels. Le temps, lui, collapse : les aspirations fondamentales qui poussent les hommes sur la route subsistent, quand bien même les moyens de les mettre en œuvre ainsi que le contexte social ont substantiellement changé. Ulysse a fait son temps, le voileux d'aujourd'hui prend sa place et devient le héros de sa propre épopée : il sort de l'anonymat, se met en scène et se raconte. Le fond subsiste, la forme évolue :

La formation d'un récit témoigne donc d'une tension incessante entre la nécessité d'utiliser des formes préétablies, un format, pour pouvoir communiquer de manière fiable et une équivalente obligation de briser, de refaire ces formes parce que des circonstances contingentes viennent à les restreindre et que la répétition pure et simple ne comporterait aucun message. (Serres 2009 p.154)

Le voyage configuré

L'expérience configurée

J'ai déjà évoqué le lien étroit existant dans les blogs de voyage entre l'expérience concrète et sa nature narrative sous-jacente, entre le rêve, le faire, le souvenir et le texte qui fixe celui-ci et le rend partageable. Comme je l'ai souligné dans l'introduction de ce chapitre, plusieurs auteurs mettent en avant cette relation, principalement Urbain. Bien que celui-ci ne cite pas Paul Ricœur, sa théorie du voyage et de sa nature fondamentalement narrative rappelle les notions qui fondent la théorie de la mimésis (Urbain 2003A) : le voyage se base sur un scénario intérieur qui en guide la réalisation concrète, avant d'en inspirer la mise en intrigue qui à son tour deviendra le médiateur du désir de nouveaux voyages. Étant donné le rôle important de cette vision narrative du voyage pour l'impact pratique des blogs –que j'envisagerai dans le chapitre 6–, il m'a

parut nécessaire de la replacer dans ce cadre plus constitutif qu'offre la théorie narrative de Paul Ricœur laquelle donne une place centrale à la relation entre l'action, le texte et sa lecture. Ce qui en fait un outil d'analyse de choix pour explorer le passage de l'expérience du voyage à sa mise en intrigue, mais aussi inversement, celui du récit à sa transposition dans le monde concret de l'action, le voyage.

Dans un premier temps, je présenterai la théorie de Ricœur et ensuite je montrerai ce que celle-ci apporte à la compréhension du lien indissoluble qui unit le Grand Voyage et la narration.

Dans « Temps et Récit », Ricœur expose sa théorie de la mimésis, concept qu'il emprunte à Aristote : c'est grâce à l'imitation créatrice de l'action humaine à travers la mise en intrigue des événements qui la constituent, que l'expérience existe dans le temps et que le temps s'humanise. Cependant, ne se contentant pas de se concentrer sur la mise en intrigue elle-même, comme Aristote, Ricœur étend la notion de mimésis à l'amont du texte –mimésis 1 ou préfiguration– et à l'aval –mimésis 3 ou refiguration ; la mise en intrigue –mimésis 2 ou configuration– remplissant la fonction de médiation entre mimésis 1 et mimésis 3. Il insiste sur le caractère opératif de la narration qu'il conçoit comme une reformulation de la réalité. Selon Ricœur, la fonction du processus narratif est avant tout de marquer, d'articuler le caractère fondamentalement temporel de l'expérience humaine. En effet, l'homme a besoin de se donner un sens de l'existence en tant que « je » dans la durée. Or, c'est en racontant qu'il se crée une identité dans le temps et qu'ainsi il humanise le temps : il positionne son vécu dans le déroulement chronologique du temps extérieur.

Plus tard, dans « *La mémoire, l'histoire, l'oubli* » (Ricœur 2000/2003), il étend son raisonnement à l'espace. Mais cette fois, la configuration ne se fait plus par l'intermédiaire du récit. C'est le pouvoir configurant de l'architecture qui permet l'émergence d'un espace humain, habité, entre l'espace vécu et l'espace géométrique. Marc-Antoine Vallée émet l'hypothèse que la théorie de Ricœur peut être élargie.

Ainsi une véritable herméneutique de l'espace devrait opérer sur quatre plans : au plan architectural et urbanistique ; au plan géographique ; au plan artistique ; et au plan langagier. (Vallée 2007 p.5)

Cette perspective plus large me paraît offrir une grille d'approche intéressante pour interpréter l'espace du voyage comme il apparaît dans les blogs. Le bateau mobile dans le paysage, parcelle habitée dans la nature, fait partie le temps des escales du milieu urbanistique portuaire. La géographie fait corps avec le voyage : cartes, positions, espace mesurable, mais aussi espace peuplé, vivant. L'expression artistique –le plus souvent la photo– est présente dans la plupart des journaux de bord, surtout les plus récents (l'amélioration des débits de chargement sur la Toile permettant de publier des

fichiers plus importants) et apporte une dimension supplémentaire au texte du blog. Ces expressions ouvrent d'intéressantes possibilités d'étude que je ne peux aborder ici, notamment les voiliers considérés comme architecture impermanente, ainsi que leurs effets urbanistiques et environnementaux. J'accorderai donc toute l'attention au langage, au texte par le biais duquel l'espace du voyage est offert à notre interprétation.

D'autres auteurs me permettent d'aller dans ce sens. Mikhail Bakhtin avec son concept de chronotope et Michel Serres expriment le lien indissoluble qu'entretiennent espace et récit, géographie et temps, paysage et existence.

Mon récit pénètre dans mon paysage et le paysage agit dans mon récit. À reprendre la question abandonnée: qui suis-je?, voici ma réponse: le buissonnement de mon récit parmi le feuillu de mes paysages, internes et externes. (Serres 2009 p.76)

Qu'il soit interne ou externe, le paysage agit sur nos histoires personnelles ou collectives, comme celles-ci impriment des paysages sur nos imaginaires. Le paysage est plus qu'un décor il est un acteur dans le récit (Serres 2009).

L'expérience du voyage est donc un processus qui s'inscrit dans le temps, mais aussi dans l'espace. Initié dans le passé des voyageurs, dans les récits de ceux qui les ont précédés, il passe par le vécu concret –source d'événements neufs–, pour s'achever en récit qui à son tour stimulera d'autres envies de départ. Une spirale narrative qui trouve son corollaire dans les trois phases de la triple Mimèsis –préfiguration, configuration et refiguration– et qui est reprise par Urbain lorsqu'il traite comme cela a été évoqué dans l'introduction de la dimension essentiellement narrative du voyage.

Mimèsis I

Comme Ricoeur la conçoit, la mise en récit de l'expérience humaine, sa mise en intrigue s'ancre dans une précompréhension du domaine de l'action qui trouve son origine dans le champ pratique de la vie quotidienne ainsi que dans la signification culturelle de l'action. Cette précompréhension sous-entend aussi l'aptitude à identifier les médiations symboliques de l'action. Tout d'abord, le réseau conceptuel de l'action : les buts, les motifs, les agents, les circonstances, les interactions, l'issue. La maîtrise des relations entre les termes de ce réseau constitue ce que Ricoeur appelle la compréhension pratique. De plus, la mise en récit en tant que transformation de l'action présuppose de la part du narrateur et de son auditoire, une familiarité avec les traits

discursifs et les règles de composition de l'intrigue¹ qui construiront un ensemble narratif de ce qui ne serait sans cela qu'une suite de phrases d'action sans lien.

Si en effet, l'action peut être racontée, c'est qu'elle est déjà articulée dans des signes, des règles, des normes : elle est dès toujours symboliquement médiatisée. (Ricœur 1983 p.113)

Ces règles, ces normes et ces symboles dont est chargée l'action sont « *des processus culturels qui articulent l'expérience entière* » (Ricœur 1983 p.144). Ils offrent un cadre de description pour l'action. Ils constituent les conventions qui nous permettent d'interpréter la signification de tel ou tel geste et forment le cadre culturel en fonction duquel les actions sont valorisées et jugées.

Comprendre une histoire, c'est comprendre à la fois le langage du « faire » et la tradition culturelle de laquelle procède la typologie des intrigues. (Ricœur 1983 p.114)

La composition narrative trouve un ancrage supplémentaire dans les ressources symboliques du champ pratique, dans l'action et le « faire ».

Enfin, Ricœur montre comment la compréhension de l'action « *va jusqu'à reconnaître dans l'action des structures temporelles qui appellent la narration* » (Ricœur 1983 p.118).

Il conclut :

On voit quel est dans sa richesse le sens de mimèsis I : imiter ou représenter l'action, c'est d'abord précomprendre ce qu'il en est de l'agir humain : de sa sémantique, de sa symbolique, de sa temporalité. C'est sur cette précompréhension, commune au poète et à son lecteur, que s'enlève la mise en intrigue et avec elle la mimétique textuelle et littéraire. (Ricœur 1983 p.125)

En effet, Ricœur ne se limite pas à traiter la mise en intrigue de l'expérience humaine, mais donne au contraire à celle-ci une place de médiation entre ce qu'il nomme l'avant et l'amont du texte.

¹ Ricœur 1983 p.112. « L'intrigue, ... , à savoir l'agencement des faits (et donc l'enchaînement des phrases d'action) dans l'action totale constitutive de l'histoire racontée, est l'équivalent littéraire de l'ordre syntagmatique que le récit introduit dans le champ pratique. »

Mimèsis II

Avec mimèsis II s'ouvre le royaume du comme si. (Ricœur 1983 p.125)

Il s'agit ici de la seconde phase de la représentation de l'action humaine, celle de la configuration, de la mise en intrigue : celle du récit qu'il soit de fiction ou historique.¹

La position de la configuration narrative est celle de médiation entre l'aval et l'amont du texte. Le concept de « mise en intrigue » permet rendre compte de la dynamique du processus. En effet:

L'intrigue est médiatrice à trois titres au moins. D'abord, elle fait médiation entre des événements ou des incidents individuels et une histoire prise comme un tout. En outre la mise en intrigue compose ensemble des facteurs aussi hétérogènes que des agents, des buts, des moyens, des interactions, des circonstances, des résultats inattendus, etc. L'intrigue est médiatrice à un troisième titre : celui de ses caractères temporels propres. Ils nous autorisent à appeler, par généralisation, l'intrigue une synthèse de l'hétérogène. (Ricœur 1983 p.127)

La mise en intrigue crée une histoire sensée d'une série d'événements, les agence en un tout intelligible. En outre, elle donne un sens à l'action et lui confère une double dimension temporelle. D'un côté, une dimension épisodique : l'histoire est faite d'événements. De l'autre, une dimension configurante, « grâce à laquelle l'intrigue transforme les événements en histoire » . C'est « prendre ensemble » divers événements pour en faire une totalité temporelle et « extraire une figure d'une succession » afin que l'histoire puisse être suivie par l'auditeur ou le lecteur jusqu'à sa conclusion. (Ricœur 1983 p.129)

Comprendre l'histoire, c'est comprendre comment et pourquoi les épisodes successifs sont conduits à cette conclusion, laquelle, loin d'être prévisible, doit être finalement acceptable, comme congruente avec les épisodes rassemblés. (Ricœur 1983 p.130)

L'imagination productrice a, nous dit Ricœur, en tant qu'agent configurant mêlant entendement et intuition, une fonction essentiellement synthétisante. Schématique, elle assoit le récit dans une tradition vivante, mouvement d'innovation et de sédimentation ; la sédimentation fournissant la forme, le genre, le type, le cadre formel où l'innovation

¹ Id. p.128 : Ricœur choisit d'utiliser le terme de fiction dans le sens de récit « fictif », « imaginaire » n'ayant pas la prétention d'être un récit vrai. Ce en quoi le fiction s'oppose au récit historique. Par configuration, il veut dire l'agencement narratif des faits.

peut prendre place. « *Le travail de l'imagination ne naît pas de rien. Il relie d'une manière ou d'une autre aux paradigmes de la tradition.* » (Ricœur 1983 p.135)

Mimèsis III

... Mimèsis III marque l'intersection du monde du texte et du monde de l'auditeur ou du lecteur. (Ricœur 1983 p.136)

Le passage de la préfiguration à la refiguration par le biais de la mise en intrigue peut faire penser à un cercle, cependant :

Que l'on considère la structure sémantique de l'action, ses ressources de symbolisation ou son caractère temporel, le point d'arrivée semble ramener au point de départ, ou, pire, le point d'arrivée semble anticipé dans le point de départ. Si tel était le cas, le cercle herméneutique de la narrativité et de la temporalité se résoudrait dans le cercle vicieux de la mimèsis. [...] À cet égard, j'aimerais parler plutôt d'une spirale sans fin qui fait passer la méditation plusieurs fois par le même point, mais à une altitude différente. (Ricœur 1983 p.138)

La mise en intrigue ne se contente pas de mettre de l'ordre dans « la dissonance de notre expérience » temporelle : elle est le fruit de l'imagination productrice qui comme je l'ai mentionné plus haut, s'appuie sur la tradition pour innover. Car il ne faut pas négliger le rôle des péripéties, des tensions et de leur résolution qui donnent vie à l'intrigue. En s'éloignant des paradigmes, le texte suscite l'intérêt du lecteur. Et le cercle se fait spirale.

De plus, poursuit Ricœur,

... , j'opposerai une série de situations qui, à mon avis, nous contraignent à accorder déjà à l'expérience en tant que telle une narrativité inchoative qui ne procède pas de la projection, comme on dit, de la littérature sur la vie, mais qui constitue une authentique demande de récit. Pour caractériser ces situations, je n'hésiterai pas à parler d'une structure prénarrative de l'expérience. (Ricœur 1983 p.141)

Ce qu'il traduit par la notion d'histoire non (encore) racontée, d'histoire potentielle. En effet, en arrière-plan d'un texte, il y a toute « *l'imbrication vivante des histoires déjà vécues les unes dans les autres.* » (Ricœur 1983 p.143). De là doivent émerger les histoires racontées.

Et si elles sont racontées, c'est pour être lues. L'acte de lecture, dit Ricœur, achève l'acte configurant qui unifie l'action dans l'intrigue. Il actualise la capacité du récit à être suivi : capacité qui est déterminée par les règles, les normes, les paradigmes qui structurent les attentes du lecteur et lui permettent de reconnaître le genre, le type de l'histoire racontée, qui orientent la rencontre entre le texte et le lecteur.

La lecture permet au lecteur de jouer avec les contraintes narratives, de jouer avec les règles, les normes, mais d'innover aussi :

L'œuvre écrite est une esquisse pour la lecture ; le texte, en effet, comporte des trous, des lacunes, des zones d'indétermination. (Ricœur 1983 p.147)

C'est au lecteur d'achever le texte. Pour cela, il faut qu'il y ait communication, ce qui implique de tenir compte du problème des références. Tout texte projette son propre monde qui sera perçu par le lecteur, lui-même limité dans son accueil par son propre horizon. Mimèsis III est l'intersection de ces deux mondes.

Toute référence est co-référence, référence dialogique ou dialogale. Ce que reçoit un lecteur, c'est non seulement le sens de l'œuvre, mais, à travers son sens sa référence, c'est-à-dire l'expérience qu'elle porte au langage, à titre ultime, le monde et sa temporalité. (Ricœur 1983 p.148)

[...] pour moi, le monde est l'ensemble des références ouvertes par toutes les sortes de textes descriptifs ou poétiques que j'ai interprétés et aimés. Comprendre ces textes, c'est interpoler parmi les prédicats de notre situation toutes les significations qui, d'un simple environnement (Umwelt), font un monde (Weil). C'est en effet aux œuvres de fiction que nous devons pour une grande part l'élargissement de notre horizon d'existence. (Ricœur 1983 p.151) ¹

L'acte de lecture est donc double, réceptif et actif : ce n'est pas seulement le lecteur qui forme le texte, mais le texte lui-même qui a la capacité de refigurer la vie du lecteur. (Kristensson Ugglå 1994 p. 429)

En suivant le récit, non seulement nous développons le texte, mais il se passe aussi quelque chose en nous : nous reformulons notre existence. Les références du texte croisent celles de notre vie.

Comme le commentent Foessel et Lamouche :

¹ Kristensson Ugglå (1994 p.428) reconnaît ici l'influence de notamment Mikhail Bakhtin quant à l'importance de la médiation de la lecture entre le monde de l'œuvre et le monde effectif du lecteur.

Raconter constitue le prolongement nécessaire de l'action, c'est un processus secondaire. Mais, ce n'est qu'avec le récit que peuvent émerger une histoire et, avec elle, un sujet qui cherche à se comprendre lui-même et à comprendre ses actes. Si l'action va au texte, le texte retourne l'action. (Foessel & Lamouche 1998 p. 144)

Le voyage configuré

Une fois admis que le voyage est un récit, une hypothèse romanesque ou une théorie narrative qui, selon les cas, comme mise en intrigue ou scénarisation du monde, accepte ou non d'être soumise à l'épreuve des faits et transformé par son auteur ou son imitateur, qu'en est-il [...] de la relation entre récit et voyage[...] ? (Urbain 2003 p.315)

Se basant sur la littérature de voyage, Urbain (2003A) s'est penché dans son livre *Secrets de voyages* sur les aspects dissimulés du voyage pour en révéler le secret : sa nature fondamentalement narrative. Celle-ci est cachée dans le scénario intime qui précède le périple. Récit privé dont le voyageur est le plus souvent inconscient ou qu'il préfère ignorer, il est le fil qui le guide dans ses pérégrinations et sert de référence à la narration qui les suivra. Préfiguration du voyage, ce scénario transparaît souvent entre les premières lignes des blogs, même s'il ne se résume parfois qu'à quelques mots. Les navigateurs détaillent rarement les rêves qui les ont poussés à lever l'ancre, mais ils y font allusion : ils sont à l'origine du désir intense de s'en aller voguer au fil de l'eau, désir si puissant qu'il justifie tous les sacrifices, folie douce qui aide à surmonter toutes les difficultés pour écrire sa propre histoire de mer. Le songe passe par l'action pour redevenir récit.

M'appuyant sur la théorie de la mimésis de Ricoeur, je vais essayer d'approcher et de mieux comprendre cette connexion entre la croisière hauturière et le récit qui dès l'amont en conditionne l'expérience. Imitation de mille et un voyages précurseurs enrichie par l'imaginaire productif du marin, le Grand Voyage est navigation en songe avant de devenir croisière, blog, souvenirs. Il est d'abord une utopie personnelle nourrie de l'idéologie occidentale du voyage qui ne demande qu'à se changer en réalité (Ricoeur 1997). Mais dans quelle mesure réussit-il à s'échapper du moule dans lequel il a été formé ? Même si certains voileux sont plus audacieux que d'autres, leurs aventures, bien qu'individuelles, sont le reflet d'une aspiration collective aussi ancienne que la littérature occidentale ainsi que je l'ai montré en analysant les chronotopes des blogs. Je reviens à mon hypothèse : le voyage lui-même a une nature folklorique, il transmet des valeurs,

des modes de pensée, de comportement communs au groupe de ceux qu'il passionne – que ceux-ci partent un jour ou non. Autant que le récit auquel il donne lieu, il est un conte, compris ici dans la définition large « *de récit d'aventures imaginaires destiné à distraire, à instruire en amusant* », « *un projet utopique, réalisation extravagante* »¹. Mais il s'agit d'un conte performé, mis en scène dans des décors naturels, improvisé et enrichi des imprévus auxquels cette libre interprétation laisse place ! « *Le voyage préexiste à sa traduction dans l'espace* » (Urbain 2003A p.35), notre époque nous permettant ce passage de la fiction à la réalité.

En amont de la mise en intrigue, la préfiguration en construit la trame, se basant sur la vie pratique et sur tous les éléments personnels et culturels qui constituent le réseau de l'action. Dans le cas du Grand Voyage, cette première phase est souvent la plus longue. Elle peut commencer, comme nous l'avons vu, dans les rêves de gosses –petits ou grands– eux-mêmes nourris de lectures, de films, d'articles de journaux. Le désir naît enveloppé dans un discours culturel qui détermine toute une symbolique du voyage, des « normes » sémantiques dans lesquelles le voyage réussi doit s'inscrire. Du langage à la bonne pratique, il faut au futur voileux apprendre les codes et les valeurs qui règne au sein de la tribu des Atlanticos : qu'il fasse ses premiers pas sur les forums spécialisés ou se base sur une expérience antérieure de la voile ou des voyages, chacun puise dans son bagage personnel l'inspiration pour interpréter ces images du voyage parfait. C'est à l'aide d'éléments empruntés qu'il bâtit son propre rêve. Ces références sont le plus souvent inconscientes, écrit Urbain, mais lorsqu'elles ne le sont pas elles n'en sont pas pour autant révélées. Le médiateur du désir reste caché s'il est trop proche, par jalousie, envie ou honte du plagiat. Par contre, il est revendiqué, admiré lorsqu'il fait partie des grandes figures emblématiques du voyage (Urbain 2003). Rappelons que les seuls livres cités dans les blogs ont été écrits par des pionniers de la voile hauturière : silence sur les ouvrages de leurs contemporains, même s'ils se vendent bien et que l'on peut donc supposer qu'ils sont lus.

Durant cette phase de préfiguration, l'action se prépare et ce scénario intérieur lui donne un sens. Le voyageur en rêve se justifie ses envies d'ailleurs, invente de bons motifs pour franchir le seuil de l'histoire, calcule les enjeux pratiques du passage à l'acte et surtout, songe déjà à ce qu'il pourrait vivre s'il levait l'ancre pour de bon. Certains navigateurs ont peaufiné ce scénario pendant des dizaines d'années, l'ont répété pour convaincre leur conjoint(e) de les accompagner, racontant et se reracontant ce conte. Il est une esquisse de ce qui sera.

¹ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales: <http://www.cnrtl.fr/definition/conte>

Dès qu'ils quittent le quai à la barre de leur voilier, à bord de leur propre songe, les voileux commencent à « *vérifier le récit* » (Urbain 2003 p.290). Urbain parle de mise en intrigue du monde. Le départ est en fait une entrée dans « le monde du comme si » comme l'appelle Ricœur, comme le montre cette citation de Galapiat :

*... depuis que Galapiat a accepté de devenir ma machine à rêve éveillé.*¹

Le voyage est une imitation de l'action rêvée, maintes et maintes fois refaite dans l'imagination oui, mais qui s'enrichit des ajouts de la vraie vie. Ou s'appauvrit, lorsque la réalité n'est pas à la hauteur du rêve et que le voyage s'effondre. Car, lorsque la dimension narrative disparaît du voyage, il ne reste plus qu'un déplacement insipide (Urbain 2003).

Première configuration du récit : l'esquisse prend forme. Les événements individuels se greffent sur l'histoire. Les éléments hétérogènes qui la constituaient s'ordonnent : les circonstances, les interactions, les résultats inattendus l'étoffent et la transforment en un tout intelligible. Le scénario intérieur, qui n'était qu'une ébauche, prend place dans le temps et dans l'espace. La route et les escales décident de la chronologie toujours différente de celle que l'on prévoyait. Les lieux visités prennent la place d'un ailleurs vague (aucun blog ne mentionne dans la phase de préparation, le désir de découvrir une destination précise), des personnages réels se substituent à l'envie de rencontres, les anecdotes remplissent le vide des moments de flânerie, des incidents concrets deviennent l'aventure. Ainsi au rêve, le voyage ajoute une dimension épisodique par les événements qui se succèdent et une dimension locale par son inscription dans l'espace. Pour reprendre les termes de Ricœur, l'innovation, par le biais de l'improvisation dont font preuve les navigateurs en face de conditions extérieures inattendues, se mêle à la sédimentation, au cadre formel qui se concrétise par l'intégration dans les tribus d'Atlanticos, par les pratiques culturelles de ce milieu, les routes communes, les étapes convenues d'un périple construit sur des images collectives et influencé par les modes et les tendances du moment. La tradition de la croisière hauturière est ainsi réinventée et prend vie.

Raconter son voyage dans un blog constitue une mise en intrigue secondaire. Celle-ci permet de réajuster le voyage à son idéal : certains détails sont gommés, censurés, oubliés. D'autres sont mis en valeur, gonflés, inventés. Moins le récit se fait intime, plus il ressemble ce qu'Urbain appelle « l'officiel » du voyage : cette version idéale du voyage correct et bien-pensant (Urbain 2003). Il s'agit de légitimer son périple pour ne pas faire figure d'intrus et faire preuve d'éthique. La morale du voyage est une rationalisation secondaire qui justifie l'envie qu'on a de s'en aller voir ailleurs. On se réfère, le plus

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2010/08/index.html>

souvent inconsciemment, aux quatre archétypes des voyageurs professionnels que sont encore l'ethnologue, le missionnaire, le découvreur et l'aventurier. Il faut voyager utile pour ne pas être confondu avec le touriste idiot et voyeur qui perturbe les cultures et les sites qu'il visite et que la gratuité de sa démarche accuse. Les jeunes amis d'Aventurier se rêvaient tout à la fois: scientifiques et explorateurs amateurs, ils ne se distinguent pourtant pas ceux auxquels ils ne veulent pas être assimilés. La passion, elle aussi, innocente le voyageur: Captaingils, avec son incroyable détermination, éveille l'admiration. D'autres agissent par passion altruiste, en s'engageant dans une action humanitaire qui leur offre une bonne conscience et des contacts privilégiés avec les populations locales. Voyage passion donc, voyage initiatique basé sur une aspiration au développement personnel ou sur un souhait pédagogique d'ouvrir le monde à ses enfants, voyage sportif ou voyage héroïque des preneurs de risques gratuits, comme l'explique Urbain:

La morale veille. Grande pourvoyeuse de motifs définissant le touristiquement correct, [...] L'éthique est partout qui moralise et justifie les hommes, les lieux et les comportements, tous les voyages ou presque – afin d'en mieux condamner certains [...] (Urbain 2003A p.65)

Il s'agit toujours de se placer dans les normes pour faire bonne figure vis-à-vis des autres et vis-à-vis de soi. Même l'anticonformisme n'existe qu'en fonction du code qu'il refuse (Urbain 2003A). Cette morale du voyage parfois clairement exprimée, parfois dissimulée entre les lignes des récits, se traduit aussi par le type d'écriture.

Galapiat et Captaingils, qui tiennent des blogs très personnels, décrivent des voyages originaux, bien que justifiés et stéréotypés eux aussi. Alors que les blogs familiaux écrits au nom d'un équipage se ressemblent. Dans ces blogs communs, pas de moments vides, pas de déprime, pas de disputes, ou très peu, lors des incidents graves qui ont accablé certains équipages, mais qui ont été brillamment surmontés. La narration permet une moralisation du voyage.

Le récit écrit du périple permet de lui donner un sens final, incluant le scénario intérieur d'avant le départ aux péripéties concrètes du voyage. Il permet aux auteurs de faire preuve d'imagination pour enrober leur expérience et pour en faire le discours que l'on attend d'eux. D'en faire un récit passionnant plutôt qu'un rapport de déplacement ennuyeux : l'exotisme ou la banalité sont dans le regard que l'on pose sur le monde (Urbain 2003).

Le voyageur est un fabulateur lucide qui accepte les contradictions du réel. Il les négocie, les intègre. Il aménage son voyage en adaptant son scénario aux contraintes

de la réalité : aux événements et aux autres impondérables liés aux circonstances, aux lieux, à l'époque. Ce faisant [...] le voyageur [...] tout en posant à l'origine de son voyage, consciemment ou non, une image ou un récit, perçoit et accepte corrélativement les limites de leur application ou de leur projection dans le monde [...] Le sentiment d'aventure, entre résistance et renoncement, ne vient-il pas précisément de la défense de ce récit face au réel ? (Urbain 2003 p.312)

Une fois la touche d'envoi pressée, le récit apparaît en ligne. Dès lors, il appartient au lecteur et pénètre dans son univers. Revenant à Ricœur, c'est de la refiguration qu'il s'agit : l'intersection du monde du texte et de celui du lecteur. L'acte de lecture achève l'acte configurant de la mise en intrigue. Assis devant son écran, le lecteur qui se plonge dans un blog de voyage crée une brèche dans son quotidien, il s'évade à travers les mots des autres dans ses propres rêves. Encore faut-il pour cela qu'il comprenne, partage la sémantique, le langage social, la symbolique du texte, et que celui-ci fasse écho à ses propres attentes. S'il y a rencontre entre les deux univers, le lecteur remplira les lacunes du texte, le recréera à partir de ses propres acquis. Il pourra alors s'identifier aux voileux, qui ne sont après tout que des gens normaux comme lui et leurs récits nourriront son envie d'émotions, d'expériences, seront ses médiateurs de désir. L'action des autres inclut une histoire potentielle pour lui, lecteur. Soit voyageur devant son écran, il s'évadera dans un songe, levant l'ancre de son imagination vers une immensité intime. Soit l'envie sera assez forte pour que lui aussi se voie héros d'un conte dont il franchira un jour le seuil. Sans s'en douter, il testera les médiateurs, mélangera, manipulera, pillera, imitera sans honte ses prédécesseurs (Urbain 2003), empruntera à leurs récits de quoi commencer son voyage. Pour Urbain, ceux qui nient leurs médiateurs font preuve d'un égoïsme égotique et propagent le mythe du libre désir et de l'individualisme du voyage (Urbain 2003). Mais c'est un leurre puisque c'est dans le dialogue avec le voyage des autres que nous construisons le nôtre.

Faisant partie de la spirale de récits répétés –et pourtant réinventés un peu à chaque fois–, où le voyage lui-même s'inscrit, les blogs agissent et refigurent l'existence des lecteurs et tout comme ils émergent de croisières nées de textes précédents. L'action va au texte et le texte retourne à l'action.

Paraphrasant Oscar Wilde, Urbain écrit :

Les seuls effets que le voyage nous présente ne sont-ils pas ceux que nous avons déjà éprouvés à travers le récit, le roman, la poésie, le cinéma ? Tels sont les secrets du charme du voyage et l'explication de sa faiblesse, lié qu'il est à la fragilité d'une

intrigue que l'on voudrait à soi, mais que sauf ignorance ou dénégation du passé, nous savons être infidèle et appartenir à tous. (Urbain 2003 p. 367)

Ce qui ressort de cette analyse, c'est principalement le rôle configuratif du voyage lui-même. Cette première mise en intrigue de l'esquisse de récit imaginée avant le départ, est une improvisation personnelle sur un thème collectif. Elle est ensuite racontée : seconde configuration qui la rapproche encore plus des références qui l'ont préfigurée. Le double caractère à la fois culturel et individuel du voyage et de sa transcription est une fois de plus mis en exergue. L'influence des discours exprimés dans les différents médias –livres, articles, blogs, forums, films, modes– en est constitutive, mais n'enlève pas son libre arbitre au voyageur : il crée sa version individuelle. Dans ce sens, tous les navigateurs ne sont pas égaux : leur attitude voyageuse dépend non seulement de leurs médiateurs du désir propres, mais aussi de leur capacité à innover autour d'une trame commune. Leurs ressources imaginatives et pratiques à la fois les placent sur un gradient dont l'un des pôles est formé par les audacieux originaux et l'autre par ceux qui préfèrent un mode de voyage plus conventionnel. Cette différence apparaît aussi au niveau de leur mise en récit, leurs formes littéraires variant aussi.

Ainsi, d'un côté, le blog de *Captaingils* :

Capitaine auto proclamé, parisien depuis près de 10 ans, il n'y connaît franchement pas bézef aux choses « de la Marine et des bateaux ». Et il voudrait traverser un océan ??? C'est aussi depuis toujours un sacré noudoudiou de passionné de voyages, un genre baroudeur rêveur sac à dos qui a passé sa vie à courir après ce qu'on ne sait pas, d'autres horizons, d'autres réalités que celle qui lui était naturellement offerte...¹

Il nous dévoile une figure haute en couleur, dont les aventures et fortunes de mer contées avec une verve particulière, font rire ou suscitent une admiration mêlée de compassion, mais ne laissent pas indifférents : pour preuve les vives réactions de ses lecteurs sur un forum. *Captaingils* réalise son rêve de gosse, peut-être sans tous les préacquis nécessaires pour en assurer le bon déroulement, mais avec ténacité et originalité tant dans l'expérience vécue que dans la forme de son récit. *Captaingils* est hors catégorie! *Galapiat* lui, est déjà moins singulier : lui, qui a lu et relu Moitessier et ose découvrir des lieux peu fréquentés, décrit son périple d'une façon personnelle qui engage émotionnellement le lecteur, mais on retrouve chez lui les traits caractéristiques d'une culture du voyage individualiste et échappant à l'ordre social. Ces deux blogs sont, rappelons-le, écrits au nom de leurs auteurs et traduisent profondément leurs états

¹ <http://captaingils.blogspot.com/>

d'âme. À l'autre extrémité du gradient se retrouvent les blogs écrits au nom d'une famille, dénués d'intime et retraçant des voyages classiques retranscrits dans un style plus normatif. Ils sont parfois interchangeables et ne se revendiquent pas d'un médiateur précis. L'appartenance à la communauté des tribus d'Atlanticos y est clairement exprimée par les expériences qu'ils ont vécues et la forme narrative utilisée.

Conclusion

Aux paysages dont je rêve et que je ne sais placer, [...] , à ceux que j'habitai ou que mes voyages extérieurement traversèrent, comment ne pas surimprimer ceux de mes lectures et de mon imaginaire? J'ai navigué sur dix Atlas, en couleurs et en papier, encore plus longuement que sur les océans réels; en compagnie du capitaine Nemo, j'ai observé, de son salon, par le hublot du Nautilus, mille espèces sous-marines citées par les manuels imprimés; les images de Cousteau m'embarquèrent sur la Calypso, mais aussi bien, compagnon d'Ulysse, j'errai sur le sourire de la mer divine, sous l'aurore aux doigts de rose; j'ai fait naufrage comme lui; hélas, Nausicaa jouant à la balle avec ses compagnes sur le sable de la plage m'a rarement sauvé des eaux et accepté de me tirer des algues misérables pendues à ma peau. Ma tapisserie intime s'imprime de mille mappemondes de papier ou de songes. (Serres 2009 p.77)

La correspondance entre les expériences vécues et leurs récits est apparente : en effet, ils sont liés par les mêmes normes, la même familiarité discursive, les mêmes ressources symboliques qui constituent le cadre à la fois de leur action et de sa mise en intrigue, et qui trouvent leur origine dans la préfiguration et le réseau conceptuel de l'action. Le rôle primordial de ces derniers a été confirmé par l'étude des blogs. Car, c'est durant cette phase préfigurative que l'expérience se construit, que sont mis en place les filtres au travers desquels les voyageurs regarderont le monde, guideront leur action et percevront leur vécu. Le voyage lui-même est la performance en milieu naturel d'un script conçu avant le départ et qui laisse une place à l'improvisation. Il constitue la mise en scène en situation réelle d'une intrigue déjà esquissée. Première configuration, il est le brouillon concret du récit qui le suivra et qui ne sera lui, qu'une configuration secondaire.

L'étude chronotopique des blogs met également l'accent sur la nature de récit performé du voyage, inscrivant celui-ci non seulement dans un contexte culturel contemporain comme le montre l'analyse de la narration, mais dans le cadre d'aspirations mythiques .

Je montrerai au chapitre 6 qu'approcher ainsi le voyage ouvre des perspectives qui peuvent se révéler utiles pour le tourisme. Car, qu'ils le veulent ou non, tous les voyageurs sont aussi des touristes. D'une façon ou d'une autre, et dans des proportions variables, certes, ils profitent tous des facilités proposées par l'industrie touristique. Bien qu'aujourd'hui ses offres se centrent sur le désir individuel de ses clients, celle-ci se nourrit de leurs rêves d'ailleurs qui puisent encore actuellement leur force dans la tradition occidentale.

Le lien entre le voyage vécu et sa mise en récit, revêt donc une importance grandissante pour le tourisme d'aujourd'hui qui se base, à l'instar d'un secteur économique en plein développement, sur l'offre d'expériences personnalisées et significatives.

6. L'économie d'expérience et le tourisme

Comme je l'ai déjà évoqué, l'individu actuel recherche l'autonomie et aborde la vie comme un terrain d'expérimentation qui lui permet de s'essayer à différents rôles. Il peut ainsi s'inventer et se réinventer sans cesse une identité. Les expériences personnelles qui remplissent désormais une place centrale comme éléments de la construction identitaire ont acquis une valeur en soi. Grâce à elles l'individu essaie de remplir son rêve d'unicité. Se sentant responsable de son développement, il cherche sans cesse à vivre de nouvelles expériences, à poser des faits et gestes significatifs qui mettent son existence en valeur et lui donnent un sentiment de réalisation personnelle.

Pour construire et sans cesse renouveler ce soi unique, il essaie de multiplier les expériences originales, même si elles le sont toujours moins qu'il l'espérerait. À son insu, le contexte socioculturel l'entraîne dans son choix de tel ou tel type d'expérience. De plus, les expériences extraordinaires sont souvent préparées, planifiées, espérées, attendues, même si elles comportent des éléments spontanés et authentiques. L'individu met tout en œuvre pour réaliser ses espérances, mais préfère rester aveugle au côté préparé de ce qu'il vit. Il n'hésite donc pas à faire appel à une industrie productrice de biens et de services qui lui fournit la logistique nécessaire pour vivre des moments mémorables. On se trouve donc devant un secteur économique spécialisé dans la production de sujets, à la demande de ceux-ci et avec leur aide. Ce qui rapproche du concept de production biopolitique énoncé par Hardt et Negri : il s'agit d'une production qui se fait de l'intérieur « immanente aux relations productives et sociales » (Hardt & Negri 2000 p.33). Pour ces auteurs –qui se basent sur la notion de biopolitique de Michel Foucault et celle de société de contrôle de Gilles Deleuze–, la biopolitique procède d'un pouvoir qui régule la vie sociale de l'intérieur, au travers des sujets qui la composent et qui intègrent et reproduisent eux-mêmes ce biopouvoir. Un pouvoir commun exercé sur l'ensemble de la population où chacun participe et qui contrôle la vie elle-même (santé, loisirs, bien-être).

Dans ce cadre, l'économie d'expérience est florissante, comme l'industrie touristique qui en était déjà un bel exemple, avant que le concept lui-même ne soit créé. Approcher le vécu des touristes et la façon dont ils lui donnent sens est donc un défi important pour le tourisme. Or, comme cela a été montré, le lien entre l'expérience signifiante et le récit est puissant : création de sens, partage, souvenir. Les histoires font partie de la richesse

culturelle : les individus expérimentent pour avoir quelque chose à raconter, pour exister socialement. Et ils voyagent pour se pourvoir en histoires (Bruner 2005, Urbain 2003A, Christin 2000). Ceci d'autant plus que le succès des médias sociaux sollicite de plus en plus leur capacité narrative : il leur faut sans arrêt nouvelle matière à récits pour exister en ligne, même si ceux-ci deviennent de plus en plus brefs, comme les minuscules histoires publiées sur Twitter.

Dans les chapitres précédents, j'ai montré combien l'expérience du Grand Voyage et son récit, aussi originaux et personnels qu'ils soient, dépendent du contexte culturel et d'une tradition voyageuse bien plus ancienne. Dans les blogs, ces aspects collectifs s'ajoutent à la subjectivité individuelle de l'expérience vécue pour déguiser la réalité concrète sur laquelle se fonde le récit. Cependant, malgré ces biais, les blogs de voyages constituent un outil libre d'accès qui ouvre une fenêtre sur l'expérience touristique plus proche de celle-ci que les types de récits de voyages antérieurs (Deseiligny & Angé 2011).

En tant que folklore, les blogs permettent de jeter un regard sur le Grand Voyage dans son ensemble et d'en dégager les grandes tendances, notamment l'ambivalence et les paradoxes propres à la société d'aujourd'hui. De plus, instantanés de l'expérience en train de se vivre, ils la situent dans l'espace et le temps (Pudliner 2007, Dann & Parinello 2007). Ils offrent une perspective intéressante sur les moments forts du périple, sur l'image du voyage modèle, mais surtout, sur les moments triviaux qui disparaissent lors du récit final et sont difficilement accessibles pour le chercheur, si ce n'est par l'observation participante. J'étudierai aussi comment les blogs véhiculent les représentations des destinations et comment malgré les non-dits (Urbain 2003A), l'autocensure, les biais culturels, ils rendent compte des rencontres et de l'attitude des voyageurs devenus touristes. En utilisant les concepts de « projet et kit de consommation » (Andersson 2005) comme clés d'analyse, ils peuvent informer sur les comportements de consommation des voyageurs. D'autre part, les blogs eux-mêmes deviennent parfois produits commercialisables. Enfin, leur rôle en tant que guides touristiques est intéressant à prendre en compte.

Mais avant d'envisager l'expérience touristique, je définirai le concept d'économie d'expérience pour ainsi mieux contextualiser le tourisme actuel.

Le tourisme : une économie d'expérience

L'économie d'expérience

L'économie d'expérience a le vent en poupe. Si l'idée n'est pas neuve –elle est appliquée spontanément par des prestataires n'ayant jamais entendu parler d'économie d'expérience–, le concept l'est : il peut être défini comme le secteur économique qui se donne pour tâche d'aménager les conditions propices pour amener le client à vivre une expérience significative. En effet, il ne suffit plus, aujourd'hui, de fournir des services à celui-ci, mais de co-créeer avec lui les conditions et le cadre –l'*experiencescape* (O'Dell & Billing 2005)– qui lui permettront de vivre une expérience dont il se souviendra. O'Dell définit l' *experiencescape* –le paysage de l'expérience– comme un paysage culturel organisé où l'on tente de former ou de diriger les expériences des gens (O'Dell 2002a). La valeur de la prestation ne se limite plus à lui fournir un service, un divertissement, fût-il de qualité, mais à l'aider à vivre une expérience qui ait un sens pour lui, qu'il puisse intégrer dans son histoire de vie. Afin d'y situer l'industrie touristique qui constitue le secteur le plus important de l'économie d'expérience, il me paraît nécessaire d'en décrire l'évolution, car il s'agit d'un concept qui prête à controverse.

Le concept *experience economy* fut créé en 1998 par Pine & Gilmore (Pine & Gilmore 1998). Selon eux, si l'économie de service a suivi l'économie de production, elle est elle-même dépassée aujourd'hui par l'économie d'expérience. L'expérience est aussi différente du service que celui-ci l'est du bien de production, disent-ils. Mais dans cette première approche, l'expérience est mise en scène par le délivreur de service comme une valeur ajoutée. D'ailleurs, le titre complet de leur livre publié en 1999 est explicite de leur vision, *The experience economy : work is theater and every business a stage* .

Ils insistent sur les stimulations sensorielles et un certain hédonisme, prenant les parcs d'attractions comme modèle à suivre pour toute autre entreprise. Étrangement, ils ne s'inspirent pas du tourisme qui est cependant le secteur le plus important de l'économie d'expérience et qui travaille avec ces notions depuis longtemps déjà (Pine & Gilmore 1999). À la fin de leur ouvrage, ils créent une ouverture vers ce qu'ils nomment l'économie de transformation, ayant pour but d'aider « l'invité » (puisqu'il ne s'agit plus de parler de client) dans son évolution personnelle.

En 1999, Rolf Jensen publie *The Dream Society : How the Coming Shift from Information to Imagination Will Transform Your Business* , ouvrage parallèle à celui de Pine et Gilmore. Mais Jensen met l'emphasis sur la plus-value que constitue le

storytelling : il s'agit d'ajouter une valeur émotionnelle aux produits et aux services. Son hypothèse est que l'augmentation de bien-être matériel pousse les consommateurs à accorder une importance accrue aux valeurs non matérielles. Celles-ci peuvent être atteintes en utilisant notamment la puissance de la narration, et ceci d'autant plus aisément que se développent les technologies de communication.

Pour preuve, le storytelling –initialement, l'art de raconter des histoires– s'est imposé comme méthode convaincante dans la politique, le management, le marketing, la communication. La force de persuasion du récit et sa capacité à mobiliser plus les affects que la raison, en font un outil de manipulation bon marché (Meuleman 2009). La recherche est vive dans ce domaine, mais plutôt orientée vers un but managérial ou commercial. Certains théoriciens, comme Yiannis Gabriel et David Boje émettent malgré tout quelques critiques vis-à-vis de cet outil puissant, mais délicat à mettre en œuvre et proposent des approches plus nuancées que celle de Jensen (Gabriel 2000, Boje 2008). Christian Salmon, lui, est particulièrement critique face à l'utilisation outrancière du storytelling à des fins de communication politique, de management ou de marketing. En dépassant le raisonnement rationnel et en touchant émotionnellement les individus : *Les histoires formatent les esprits* (Salmon 2007). Cependant, le storytelling est neutre en soi : sa dangerosité dépend de l'intention de celui qui le manie –comme son utilisateur fait d'un couteau soit un outil soit une arme. Pour preuve le storytelling en tant qu'art de construire des histoires est utilisé à des fins pédagogiques (ex. aider les élèves à comprendre, à mémoriser, en leur apprenant à transformer en histoires ce qu'ils doivent étudier). Employé dans cet esprit, il devient un acte créatif au service de celui qui le pose et non plus une propagande subie. Je l'appelle storytelling actif.

Il faut tenir compte du fait que de nombreux auteurs publiant sur l'économie d'expérience travaillent comme consultants. Une question doit être posée : leur approche n'est-elle pas essentiellement tournée vers la création de profits ? Prend-elle suffisamment en considération la perspective de l'utilisateur ? Et celle de ceux qui travaillent à produire l'expérience ? Bien que portant l'attention sur des tendances de société réelles, n'en sont pas moins critiquables, car s'inscrivant dans une logique ouvrant la porte à un hédonisme excessif, une superficialité des expériences, une propagande déguisée ou de la manipulation. De plus, ils s'adressent aux classes moyennes et supérieures, sans suffisamment tenir compte des problèmes sociaux inhérents à un système basé sur d'un côté ceux qui ont amplement les moyens de s'offrir des expériences gratifiantes et de l'autre ceux qui travaillent à les produire, mais n'y ont pas accès (O'Dell 2002).

Les recherches menées depuis plus d'une décade dans le domaine donnent lieu à des approches plus nuancées. À l'inverse de la perspective « de haut en bas » adoptée par les pionniers de l'économie d'expérience, leurs successeurs préfèrent la perspective inverse « de bas en haut » : ce n'est plus l'entreprise qui propose des expériences ou impose un récit, mais l'accent est mis sur l'individu, ses besoins et ses souhaits.

The experience economy is about more than just offering a staged setting for an experience. The point of departure needs to be the individual's personal experience: his or her everyday world and societal context [...] The authors approach the experience economy from the perspective of the individual and his or her potential program of giving meaning to his or her life. We are returning to a human scale in our thought and actions and shift the focus from « the supplier » and « the organisation » to « the individual » [...] The experience economy is more than just « excite me », « feed me » and « entertain me ». Businesses and organisations can play a meaningful role in helping the individual to find his or her own way. (Boswijk, Thijssen & Peelen 2006 p.1)

La conception de l'expérience signifiante qu'utilisent Boswijk, Thijssens et Peelen est largement inspirée de celle de John Dewey qui a été commentée au chapitre 4 : une expérience qui engage l'individu physiquement, intellectuellement, émotionnellement et spirituellement. Elle s'ancre dans le concret, mais mobilise tout l'être. C'est un processus d'interaction entre l'individu, riche du bagage de ses expériences précédentes, de son contexte socioculturel, et son environnement. Ils s'inspirent, entre autres, des travaux du psychologue Mihaly Csikszentmihalyi. Selon celui-ci, dans l'expérience-flux –ou expérience optimale–, l'individu est concentré sur un objectif clair. Ses aptitudes sont pleinement mises à contribution par l'exécution d'une tâche difficile, sans que celle-ci se révèle trop ardue, et il relève sans cesse de nouveaux défis. La rétroaction est immédiate : il sait que ses actions sont justes. Durant cette expérience, le temps disparaît : les heures passent comme les minutes (Csikszentmihalyi 1997).

D'autre part, Boswijk, Thijssens et Peelen insistent sur l'individualité de l'expérience et donc du rôle prépondérant que doit jouer l'individu lui-même dans la création de celle-ci, tout en accordant aussi beaucoup d'attention au contexte socioculturel général et aux processus d'apprentissage sans cesse en jeu. Si leur perspective est plus centrée sur le sujet et leur réflexion sur les conséquences de l'économie d'expérience plus poussée que dans la première approche, ils travaillent cependant dans un esprit de consulting et il n'est pas aisé de trouver les résultats de leurs recherches ultérieures.

Si Pine & Gilmore, Jensen et leurs disciples se concentrent sur l'accroissement des gains possibles dans le cadre de l'économie d'expérience, d'autres chercheurs se soucient plus d'étudier les conséquences culturelles, économiques et sociales que ce modèle de production engendre (O'Dell 2005 – O'Dell 2007, Salmon 2007). Une telle réflexion est en effet indispensable.

En effet, ce secteur économique promeut le développement personnel et le bien-être, mais il risque de déboucher sur une double discrimination. Produire ces biens immatériels, être en permanence à l'écoute du client, demande un grand investissement personnel et est dans de nombreux cas harrassant (masseuses, personnel touristique, etc.)(O'Dell 2005b). Leurs revenus leur permettent-ils d'avoir eux aussi accès à des services du même type que ceux qu'ils prestent? Ils risquent d'être doublement discriminés : à la fois sur le plan matériel, n'ayant pas le même pouvoir d'achat que leurs clients, mais aussi sur le plan de l'épanouissement personnel. Cependant, certains auteurs comme David Arvidsson et Michel Bauwens sont optimistes :

This is mainly because the raw material of the « experience economy »; creativity, is produced more efficiently in what we call an « ethical economy » based on sharing and cooperation, rather than property and competition. We predict that technological development will enable this ethical economy to out-compete the capitalist economy and dominate the production of experiences, knowledge and the other forms of immaterial wealth that will fuel future economic development. (Arvidsson & Bauwens 2007)

Selon ces auteurs, la créativité, à la base de l'économie d'expérience s'épanouit mieux dans une économie éthique, basé sur le partage et la coopération.

O'Dell met aussi l'accent sur le caractère social et culturel de l'expérience : elle est subjective parce que c'est un individu qui la perçoit, mais pour lui donner sens il doit la partager, donc la traduire dans un langage culturellement partageable : ce qui est possible, parce que l'expérience et que le désir de la vivre ne sont pas uniques. Le caractère singulier d'une expérience vient justement de l'individualité de sa perception : la même expérience peut être proposée à un très grand nombre de personnes. Chacune en gardera un souvenir unique. (O'Dell 2002a, 2002b).

Tourisme d'expérience : Ambiguïté et paradoxes

Tourist experiences can't be bought. They can only take shape in the mind of the tourist. No one but the tourist can have any control over the experiences and, in most cases, not even the tourist is fully able to have such control. The experience industry can do no more than provide input that the tourist may turn into a tourist experience. To succeed in doing so, the experience industry must provide inputs for experiences that address and fit the needs of the tourist at that particular time. (Andersson 2007 p.46)

Si le tourisme est depuis toujours impliqué dans la création d'expériences, il présente les mêmes tendances que l'économie d'expérience en général : le client et ses aspirations sont au centre des préoccupations des prestataires, qui lui offrent des services de plus en plus personnalisés, lui laissant l'initiative du choix de ses activités. Comme le montre Andersson dans la citation que je viens de reprendre, l'industrie touristique se donne pour tâche de fournir le support nécessaire pour que le touriste puisse inventer lui-même son expérience : celle-ci ne peut être achetée. Le désir de prendre en main son existence, d'en contrôler un maximum de paramètres, ce désir d'autonomie et d'indépendance de l'individu qui caractérise notre époque, est pris en compte par l'industrie touristique. Pour preuve, les îles Canaries, une destination aussi connue que décriée pour son image de tourisme de masse, se profilent désormais comme une destination d'expérience : elle offre aussi bien la possibilité de s'autoriser des plaisirs hédoniques que de se lancer des défis et de vivre des expériences signifiantes. (Son site Internet, jouant de toutes les possibilités qu'apportent les applications multimédias interactives, crée une nouvelle image des îles centrée sur les multiples expériences qui peuvent s'y vivre¹.)

Cette orientation est bien illustrée par un article du journal « Le Monde »² reprenant les propos tenus en introduction au Salon du Tourisme à Paris en 2010, par plusieurs personnalités du tourisme français (Jean-Didier Urbain et Jearn Viard, académiciens, Philippe Gloagen entrepreneur et patron du Guide du Routard, et Guy Raffour, consultant). Comme l'exprime Gloagen, même organisé, le voyage doit donner une impression d'authenticité et d'imprévu qui maintienne l'illusion de liberté et d'aventure. D'un côté, la recherche de moments insolites, forts et marquants ne cesse de se faire plus pressante. Les expériences proposées sont de plus en plus fortes, voire

¹ www.turismodecanarias.com

² Article paru *Le Monde* du 17-03-2010 « Demain le touriste sera un voyageur sage » François Bostnavaron et Martine Picouët. Il n'est malheureusement plus disponible en ligne.

transgressives : tourisme morbide, tourisme chamanique, stages de survie extrêmes. De l'autre, Urbain et Viard, eux, pronostiquent l'avènement d'un tourisme plus sage, moins lié à l'éloignement des destinations et plus aux relations intergénérationnelles centrées autour de la famille. Gloagen ajoute que les Français veulent des voyages sur mesure, en famille ou en tribus, et selon Raffour s'ils tiennent à leur autonomie, ils exigent pourtant des prestations hypercadrées. Même les aventures extrêmes doivent être finalement sans risque : aux entrepreneurs touristiques de donner l'apparence du danger, qui ajoute à l'impression d'authenticité de l'expérience et donne une sensation de maîtrise au client, mais en évitant prudemment tout péril concret (Ladwein 2005). Les touristes veulent avoir l'impression de contrôler et de décider eux-mêmes du déroulement, du contenu et de la forme de leur voyage, tout en s'assurant de ne pas prendre de risques inconsidérés (Urbain 2002, Selstad 2007, Ladwein 2005).

Raffour comme Urbain insistent sur la tendance actuelle à la surinformation, facilitée par l'accès au réseau. On lit tout ce que l'on trouve sur les destinations que l'on songe à visiter : pages d'encyclopédies, blogs de voyageurs, informations touristiques, commentaires sur les forums, on communique avec ceux qui y sont déjà allés. Cette abondance ou même surabondance de renseignements, d'avis, d'images, de stéréotypes, tue le mystère de la découverte et transforme le tourisme en voyage de vérification. On a besoin d'y ajouter le piment du risque, de la transgression, de la transformation personnelle ou mille autres sources d'émotions fortes pour lui redonner de l'intensité. Un programme de la télévision belge dédié à cette thématique commençait ainsi :

Notre planète est de plus en plus banalisée, cannibalisée par un tourisme en évolution permanente. Aujourd'hui, visiter un pays n'est plus assez stimulant. Voyager veut dire devenir le héros d'une aventure.¹

Comme je l'ai démontré au chapitre précédent, se transformer en héros de sa propre histoire, rempli de l'illusion d'avoir vécu une expérience unique, n'empêche pas de recourir à une industrie délivrant des produits qui, sous l'apparence d'unicité et d'originalité, se ressemblent. Le tourisme de masse se personnalise, mais seulement dans une certaine mesure !

Qu'elle soit sage ou plus osée, hédonique et sensuelle ou initiatrice et signifiante, l'expérience recherchée à tout prix montre une multiplicité de visages, quelquefois si flous qu'ils se superposent. On veut éprouver tout et son contraire, ne rien se refuser.

Ce qui était – et est encore parfois – ambiguïté dissimulée, refoulée, devient de plus en plus souvent paradoxe assumé. L'appétit de sensations intenses côtoie la quête de soi, le voyage humanitaire est prétexte à un voyeurisme acceptable, on ose être

¹ Présentation de l'émission « Les nouveaux tourisms » programmée le 25/05/2011 sur la chaîne de télévision Rtbf. Une capture d'écran est conservée.

voyageur et touriste ou aimer le confort et la vie rude, la simplicité, mais équipé de tout un arsenal technologique (de la tenue vestimentaire aux derniers gadgets électroniques). Comblé le besoin d'alternance, de liberté et de stabilité qui caractérise notre société, mais aussi céder à l'exigence de tout vivre, sans exclusion, quitte à prendre tour à tour des attitudes contradictoires. Les rôles se succèdent ou se superposent, la cohérence venant de la conscience qu'on a de ses propres paradoxes.

Selstad parle, lui, de tourisme post-moderne : marqué par la fragmentation et la volatilité de la construction identitaire, il cache une recherche de sens derrière un désir de superficialité et de variété (Selstad 2007). Et Selstad d'ajouter que « *the tourist experience is deceptively ambiguous* » (id.p.21).

Les aspirations des touristes sont devenues complexes et la limite qui les séparait des voyageurs se dissout : on assiste à une hybridation des genres. Parfois revendiquée, le plus souvent vécue. Le touriste, en recherchant des expériences signifiantes, se démarque de son image « d'idiot du voyage » (Urbain 2002). Pour se rapprocher de son supérieur hiérarchique –le voyageur–, il donne une plus-value à sa démarche. Et le tourisme, cette industrie qui, comme l'écrit Urbain (2003A), marchandise le voyage, en profite en parant ses produits d'une aura antitouristique et nourrit le rêve du touriste de ne plus en être un. Comme en 2011, cette annonce promotionnelle de l'Office Marocain du Tourisme :

*Comment parler du Maroc sans évoquer les souvenirs indélébiles que cette authentique destination laisse à tous ceux qui la visitent? La nouvelle campagne publicitaire « **Le Maroc, un pays qui voyage en vous** » fait allusion à l'expérience vécue qui marque profondément tous les esprits. Découvrez ce film qui ne manquera pas de vous immerger dans un pays qui restera à jamais gravé en vous.*¹

Authenticité, expérience vécue frappante, immersion, souvenir à jamais gravé en vous. Ici la destination devient le voyage subjectif et le tourisme de masse disparaît derrière la promesse d'une expérience privée forte, laissée à l'imagination du lecteur.

Comme on le voit, le nouveau tourisme a bien soin de maintenir le mythe individualiste du voyageur car, ajoute Urbain, tous les voyageurs, même les moins conformistes, font partie de mouvements collectifs. Les modes, les tendances et les styles ont beau être personnellement exprimés et performés, ils n'en demeurent pas moins des formes communes. « *Irréductible singularité de voyages identiques* » (Urbain 2003A p.123)

¹ <http://www.visitmorocco.com/index.php/fre/Breves/Maroc-le-pays-qui-voyage-en-vous>

Oui, l'expérience touristique d'aujourd'hui fait preuve de « multiplicité » (Selstad 2007). Elle est multiple et complexe comme ambiguë et paradoxale à l'image de ces flashpackers, backpackers de luxe qui, l'âge venant et confortés par des revenus plus conséquents, partent souvent à la faveur d'une rupture de carrière, ou d'un tournant de vie, pour des périodes de plusieurs mois. Ils dépensent volontiers pour s'offrir un hôtel accueillant lorsque les conditions de la route se font trop dures à leur goût. Technologiquement bien équipés – sacs à dos ergonomiques, ordinateur, caméra, GPS, GSM – ils communiquent de et vers toutes les parties du monde, alternant voyage simple et rude avec plaisirs cossus (Hannam & Dieckmann 2010). Des nomades de l'affluence (Bushell & Anderson 2010).

Flashsailors, les Atlanticos peuvent être comparés à ces routards de luxe ! Si ce n'est qu'à la différence de ceux-ci, les navigateurs voyagent dans leur foyer : escargots du tourisme par la lenteur de leurs déplacements, ils ne portent pas leur maison sur le dos, c'est elle qui les transporte¹ ! Mais ils partagent avec leurs cousins terriens l'envie de s'offrir une pause dans la vie ordinaire, dans la carrière. De s'essayer à un type d'existence où les valeurs sont différentes : temps, espace, liberté, autonomie et indépendance y sont les maîtres mots. Comme eux, ils recherchent les relations humaines intenses, mais brèves, dégagées de toute obligation sociale, marquées par l'entraide, les bons moments partagés et la liberté de mouvement conservée.

Cette ambivalence d'être à la fois autre part et chez soi, de visiter une autre culture en ayant la possibilité de se replier à volonté dans son foyer et sa culture propre, entouré de ses objets, de ses livres, de sa musique, est une exacerbation de ce rythme diurne de plongée dans l'ailleurs et retour à la maison que les touristes expérimentent lorsqu'ils rentrent à l'hôtel après une journée d'excursion dans un lieu exotique. Les tribus d'Atlanticos sont d'autres replis endotiques : le « home » étant construit par les conversations des « mêmes », les touristes, entre eux (Bruner 2005). Alternance du désir d'étrangeté, d'inversion de classe, « d'ensauvageonnement » (Urbain 2003A) et de retour à sa classe et sa culture.

¹ Comme le font par ailleurs aussi ceux qui s'élancent à l'assaut du monde en mobile home, comme l'exemple de cette famille dont le projet de départ se confond avec celui de navigateurs : leur camion remplace le voilier. Facteur qui les différencie profondément, la mer est un élément constitutif de la grande croisière qui, en offrant un espace vierge et lisse qui relie les destinations, est vécue comme une absence de limites alors qu'en réalité elle cantonne les navigateurs à certaines portions de côtes. Une analyse comparée des deux types de voyage serait intéressante à faire. <http://blachier.com/blog/post/2007/05/28/64-expedition-ayabombe-quatre-ans-a-six-autour-du-monde>

L'expérience touristique dans les blogs

A tourist experience is a past personal travel-related event strong enough to have entered long-term memory. (Larsen 2007 p.15)

En 1990, John Urry écrivait « The tourist gaze ». Aujourd'hui, on ne limite plus l'expérience touristique à un regard posé sur un paysage, fût-il surprenant ; elle engage l'être entier. De plus, elle est infiniment diverse comme l'est le tourisme lui-même, et ceci d'autant plus que les propositions se multiplient sans cesse. Un séjour en hôtel de luxe achève un trekking physiquement éprouvant (v. les flashpackers cités ci-dessus), le village de vacances offre les activités les plus variées. Le développement personnel côtoie les exploits sportifs, les cours d'initiation à l'artisanat local, les excursions « anthropologiques », le bain « d'authenticité ». Quel que soit le domaine choisi par l'individu, il l'aborde à sa façon, riche de ses attentes, de ses rêves, des clichés et stéréotypes qui appartiennent à son milieu socioculturel. Il est sous l'influence de ses expériences passées qui lui donnent une base à partir de laquelle interpréter le réel, vécu au présent en l'intégrant à son imaginaire. Les moments forts, signifiants de son voyage saillent d'un flot de perceptions plus neutres, qui ne laisseront pas de trace dans son souvenir : ils sont très variables pour chacun et dépendent aussi du contexte ambiant, de l'humeur et de la météo du jour.

Cette diversité et le côté « insaisissable » des expériences touristiques en font un champ d'investigations qui doit être appréhendé sous de multiples perspectives (Uriely 2005, Larsen & Mossberg 2007). En effet, le tourisme est un phénomène qui engage des individus, des organisations et des institutions : chacun de ces niveaux nécessitant une approche appropriée. Il ne peut pas y avoir d'explication simple de l'expérience touristique (Selstad 2007 p.20). Par ailleurs, Svein Larsen en souligne le caractère vague et la définit comme une construction scientifique ambiguë, dépendante de processus sociaux, cognitifs, liés à la personnalité du touriste et la littérature concernant le sujet est, selon lui, pour le moins floue (Larsen 2007). Envisagée dans une perspective psychologique, l'expérience touristique ne diffère pas fondamentalement de toute autre expérience : elles sont régies par les mêmes processus.

Larsen, parmi d'autres, note l'importance de la phase de préparation sur l'expérience touristique : les attentes, les espoirs, le rêve qui précèdent le départ, influencent et guident le voyage (Larsen 2007, Urbain 2003A, Selstad 2007, Ladwein 2005). Sans surprise, on retrouve ici la structure de la mimésis de Ricoeur : la préfiguration de l'expérience.

En tant que psychologue, Larsen insiste sur le rôle que joue la personnalité du touriste dans l'élaboration de ses expériences. Le manque de confiance en soi

provoquera des craintes et un besoin de sécurité plus élevé, donc une propension à imaginer les situations plus dangereuses qu'elles ne le sont, à l'inverse d'une assurance personnelle plus affirmée. Mais tous ont tendance à se considérer comme différents de la moyenne du groupe auxquels ils appartiennent (Larsen 2007 p.10) : ils refusent de se voir comme de « typiques touristes ». Comme Urbain l'expose longuement : le touriste a mauvaise réputation, il est « *l'idiot du voyage* » ; personne ne veut s'y identifier, le voyageur a plus de prestige (Urbain 2002).

Larsen note qu'avant le départ, les sentiments positifs ou négatifs que les touristes s'attendent à ressentir s'avèrent plus intenses que ceux éprouvés pendant le voyage lui-même, principalement les positifs. Mais les sentiments négatifs anticipés sont eux aussi plus forts qu'ils ne le sont en réalité. Ainsi, pour certains, l'inquiétude qui précède le voyage est infondée en regard des conditions qu'ils y rencontreront.

Durant le voyage lui-même, les perceptions se multiplient. « *Perception is about making sense of what our senses tell us* » (Larsen 2007 p.11). Elles se succèdent, la plupart disparaissant dans un flot indifférencié. Par contre, certaines saillent de cette uniformité par leur charge émotionnelle : elles forment les moments forts (*peak experiences*), ceux qui s'inscriront dans la mémoire et feront partie du récit que l'on élaborera au retour. Larsen note l'intérêt que représente une meilleure appréhension de l'expérience « *on-line* », en train de se dérouler. Elle permettrait d'étudier de plus près les moments qui « disparaissent » au profit de ceux qui resteront marquants. Tout aussi importante que les moments forts, semble être la charge affective de la fin de l'expérience. Ce qui rejoint la conception narrative de l'expérience : l'intrigue et son dénouement sont les éléments dont on se souvient. Larsen note que c'est justement le souvenir que les touristes créent de leur voyage qui influence leur envie de répéter, ou non, l'expérience. Ce souvenir est lié à l'expérience elle-même, mais pas uniquement : les émotions éprouvées durant le voyage peuvent se révéler bien plus faibles que celles qui seront racontées.

Aujourd'hui, la destination n'est plus envisagée comme primordiale dans l'expérience touristique, alors qu'elle a longtemps été considérée comme un élément principal de cette dernière, mais bien comme un élément extérieur au même titre que d'autres (Larsen 2007, Urbain 2003A, Ladwein 2005). Par contre, les relations et les interactions sociales peuvent selon Larsen contribuer de façon plus déterminante dans l'importance que revêt l'événement vécu pour l'individu. Cependant, l'auteur ajoute :

Moreover, in my view, the perceptions of these individuals and the way they interpret aspects of themselves in relation to travelling to destinations could form an important starting point for a psychology of the tourism experience. (Larsen 2007 p.13)

Chaque destination, chaque lieu et la culture qu'il abrite permettent au touriste de se confronter à des aspects de lui-même qui lui sont inhabituels et ainsi de s'essayer à des rôles identitaires variés. Car chaque destination est avant tout un lieu de rencontre avec l'autre.

L'anthropologie qui s'est longtemps penchée sur les interactions entre le tourisme et les populations hôtes a ouvert son champ d'études au touriste lui-même et à son rôle médian comme le définit Leif Selstad. L'accent mis sur l'expérience du touriste a poussé les anthropologues à tenir compte de l'importance des relations de ce dernier, tant avec la population locale qu'avec les représentants de l'industrie touristique. Le touriste n'est plus vu comme passif, mais engagé dans des relations et des échanges culturels qui influenceront sa perception de l'authenticité de son expérience (Selstad 2007).

Selstad décrit lui aussi le monde du tourisme comme une sorte de « faire croire » (*make-believe*) qui offre au touriste l'opportunité de s'essayer à différents rôles lui permettant de satisfaire sa quête identitaire. Les relations qu'il établit avec la destination visitée incluent une perception très corporelle du lieu, mais aussi, dans un monde post-moderne, une double conscience de faire part ou non de cet environnement. Il peut choisir d'agir en « flâneur » ou en « bricoleur », en choisissant de changer son individualité symbolique selon le contexte (Selstad 2007 p.20). Les touristes emportent avec eux un bagage d'idées préconçues, d'images, de savoirs sur le monde et ils recherchent la confirmation de ce qu'ils attendent, mais ils ont le choix entre deux attitudes. Soit ils flânent : ils se promènent, portant un regard distancié, un peu voyeur sur ce qui les entoure, en dilettante, depuis leur position confortable (ils sont souvent dans une position sociale plus aisée que ceux qu'ils visitent), faisant des observations sociales et esthétiques, tâchant de retrouver leurs attentes, les récits qui les guident, les souvenirs qu'ils abritent. Soit ils bricolent, mélangeant ces connaissances pré-acquises aux mille perceptions, aux impressions, aux objets culturels inédits auxquels leur implication dans un espace physique et social neuf les soumet, et les utilisant comme matériaux de construction identitaire (Weinstein & Weinstein 1991). « *The unexpected enters along with the expected* » (Selstad 2007 p.23)

Complexe, multiple, multiplexe, insaisissable : les adjectifs dont est qualifiée l'expérience touristique ramènent tous à la même problématique. Comment l'approcher ?

Avec sa nature extrême de par l'importance des investissements – et souvent même des sacrifices – qu'il nécessite, Le Grand Voyage, entre voyage et tourisme, ambigu et paradoxal, propose un large éventail d'expériences touristiques racontées dans des récits longs et denses. Ces textes constituent très certainement un moyen d'approcher cette expérience, un peu hors-norme et pourtant représentative des tendances touristiques générales. Les blogs sont une fenêtre ouverte sur le voyage en train de se faire.

Cependant, comme cela a été montré dans le chapitre précédent, ils ne sont pas une transposition, un rapport objectif de cette expérience : ils sont une interprétation complexe de rêves, d'attentes, de désirs, de vécu et de faits qui, bien que personnelle, n'en est pas moins soumise à des normes sociales et des structures narratives culturelles.

Sans avoir la prétention, dans les lignes qui suivent, de traiter de toute l'expérience de la croisière hauturière, je vais tenter d'étudier comment ce matériel, facile d'accès et gratuit, peut servir de support pour atteindre – ou pas – au plus près l'expérience vécue par les voyageurs. Ambivalence de l'expérience, moments forts et moments triviaux, personnalité du voyageur, construction du voyage, authenticité, communication, consommation, destinations, blogs comme guides de voyage, expérience comme produit.

De nombreux points soulevés dans les lignes qui suivent ont déjà été abordés dans le chapitre 4, sous l'angle de l'expérience du voyage. Cependant, il s'agit ici de prendre une autre perspective : que peut apporter la lecture des blogs pour la compréhension du Grand Voyage en tant que phénomène touristique ?

Ambivalence

Le Grand Voyage n'est pas une expérience continue, mais un flux et reflux entre des polarités, chacun se situant plus près d'un pôle ou de l'autre selon sa personnalité, selon le contexte, le moment, son envie. Il ne s'agit pas de choisir un rôle et d'exclure les autres, mais de s'essayer tour à tour aux uns et aux autres. Ces oscillations entre des attitudes opposées donnent au Grand Voyage une sorte de palpitation qui lui confère son intensité. Risque/sécurité, aventure/idylle paresseuse, découverte/tourisme, vie familiale/plongée dans l'inconnu, confort/rudesse, luxe/ascétisme, home/ailleurs, distance/contacts avec la vie ordinaire, consommation/vie frugale, les mêmes/les autres, exotisme/endotisme, espace extérieur/espace intime, culture/nature, villes/îles désertes, marinas/mouillages, isolement/vie sociale intense, villégiature/nomadisme : le Grand Voyage est multiplexe, ambivalent, post-moderne – pour reprendre les termes de Selstad.

Ce caractère ambivalent ressort fort bien des blogs. Ainsi, le couple de Caramel fréquente les marinas, participe au rallye du Soleil qui lui permet de traverser l'Atlantique en flottille et d'être reçu avec les autres participants par les notables des lieux visités.

L'arrivée au petit matin dans la Anse Bernard devant le palais présidentiel se fera en slalomant entre les pirogues des pêcheurs, difficiles à voir dans ce soleil levant sur

une mer argentée. Il a fallu une autorisation (chère) de la présidence pour que le Rallye puisse mouiller dans la plus belle baie de Dakar.

Plouf, l'ancre tombe au jus en face de la piscine de l'hôtel Teranga. On pourrait être plus mal. Le mouillage est confortable et nous avons la petite plage privée de l'hôtel pour laisser nos annexes.¹

Pourtant, plus audacieux que bien d'autres, il se risque dans des eaux peu sûres le long de la côte vénézuélienne. Ici, Caramel pénètre dans le delta de l'Orénoque :

Nous sommes bien de retour dans le monde des deltas tropicaux, et ce matin, nous avons à nouveau taillé les premières îles flottantes mêlées à nos mouillages. Nouchka, avec ses 2 étraves et ses 2 chaînes d'ancre n'a pas récolté moins de 7 gros troncs de bambou avec les racines ! Le Captain l'aide à grands coups de machette. Il va falloir s'épauler car nous ne sommes que trois bateaux et ne pouvons compter que sur nous-mêmes.

Après le petit déjeuner, une première pirogue arrive, seule. Nous échangeons les 4 mots de Warao que nous connaissons pour l'instant : Bonjour (Yakara), ça va ? (Yakara witou), mon nom est Catherine (Ma wai Catarina) ... Surprise, ils comprennent et causent quelques mots d'espagnol !²

Pour ensuite se reposer dans une marina de haut standing. Contraste assumé du luxe et de l'aventure.

Aventurier espérait beaucoup, ses trois amis se voyaient déjà grands découvreurs de peuples, de cétaqués et de spots de kitsurfs : ils ont passé plus de soirées largement arrosées et de journées oisives à récupérer de leurs agapes qu'ils ne sont partis à la découverte de ce qu'ils cherchaient.

Vendredi 11 mars 2005 Baie de Guaraguao (Margarita - Venezuela)

Ce soir, nous sortons avec les trois mousquetaires, Juan Pablo, Marco et Raphaël, ainsi que Julien et Andres. Nous récupérons Julien dans notre annexe et allons rejoindre Juan Pablo qui est venu nous chercher. Il nous conduit tout d'abord au CUCHO, fast food, servant des Perros Caliente (Chien Chaud, Hot Dog...). Pas chers et bien nourrissants. Là, le reste de la troupe nous rejoint et nous partons au Beer

¹ <http://www.amelcaramel.net/news5.php>

² <http://www.amelcaramel.net/news12.php>

Shop, bar musical. Nous passons une merveilleuse soirée avec nos nouveaux amis, tous extraordinaires, même si l'ambiance du lieu n'est pas fantastique. Juan Pablo nous raccompagne en fin de soirée et nous nous écroulons.

Samedi 12 mars 2005 Baie de Guaraguao (Margarita - Venezuela)

Nicolas et Pierric récupèrent, dormant profondément jusqu'en début d'après-midi. Manuel, qui (on en est sûr maintenant!) a le sommeil plus léger, est rapidement réveillé par la chaleur (soit disant...). Il s'attelle à la vaisselle puis continue un des ses travaux de couture.

Dans l'après-midi, nous ne sommes guère plus actifs et flânons sur le voilier, bouquinant, dormant, nageant...

Dimanche 13 mars 2005 Baie de Guaraguao (Margarita - Venezuela)

C'est dimanche, et nous les gros manches,....nous ne dérogeons pas à la règle et farnientons toute la journée. La plus importante activité de la journée : Nicolas et Pierric se rendant un moment à terre dans un cybercafé.¹

Le temps file à Margarita, apéritifs, invitations, sorties sympas se succèdent :

Puis Pierre nous retrouve au voilier avec une bonne bouteille de vin rouge chilien, suivi de Florian. C'est une première, derrière notre voilier sont amarrées quatre annexes!!! Nous passons une agréable soirée à discuter, échanger et boire quelque peu....n'est ce pas Julien?? (alcool + nourriture de chez Jack = Danger???). □ Nous nous couchons très tard.²

Le récit de leur périple devait servir de base pour le travail d'instituteurs avec lesquels ils étaient censés collaborer, mais le contenu du livre de bord n'est peut-être pas vraiment adapté à cette utilisation ! Comment ont-ils vécu le grand écart entre leurs ambitions et leur mise en pratique ? La réponse ne se trouve pas dans le blog.

Galapiat, parti en tant que père de famille, cadre commercial, amateur de technologie et déjà un peu rebelle, se transforme, suite à son divorce survenu durant le voyage, en vagabond des mers, aventurier anti-touriste. Pourtant au Brésil il apprécie le luxe – peu cher – d'une superbe marina.

¹ <http://voile.esperanza.free.fr>

² Idem.

C'est la première fois depuis les Canaries et depuis plus de 6 mois que Galapiat touche un ponton. Toujours à l'ancre depuis. A peine posé le pied à terre, je retrouve le plaisir que l'on prend à fréquenter les brésiliens, avenants, souriants et ultra relax. Clube Naval Charitas est d'un luxe que je n'ai jamais rencontré ailleurs, en tous cas certainement pas à 7 euros par jour: Grande piscine; douches luxueuses; wi-fi, électricité et eau gratos; restaurant buffet super classe, bar, sécurité 24/24, un badge pour l'accès mais qui sert aussi pour payer ce qu'on consomme dans son enceinte. Le Club Med en mieux quoi!! Comme souvent au Brésil, ce Iate club est avant tout un lieu de socialisation et la grande majorité des membres ne fait pas de voile. Dimanche donc: le Club est noir de monde, ambiance ultra détendue. Pour un retour sur la terre après presque un mois, quelle arrivée royale !!¹

Ou encore, il flâne dans une station balnéaire, hors saison c'est vrai, mais quand même !

Angra vit autour du tourisme, de la pêche et du pétrole et est ultra commode à bien des niveaux. Bus toutes les 30 minutes pour Rio ou Sao Paulo; Shopping mall nickel où l'on peut se garer gratos en bateau et amener les caddies jusqu'à son bord; shipchangers de rêve où je lutte pour ne pas me laisser aller à de achats compulsifs après tant de mois de disette...²

Lui qui a une attitude généralement très réflexive ne commente pas cette incongruité, il l'accepte. Ou encore ces familles, dont les enfants passent volontiers du temps devant l'ordinateur et quelques films, comme à la maison !

L'alternance des différentes positions des voyageurs permet aussi de mettre en évidence le processus initiatique de certains voyageurs. Le risque pris en partant n'est pas seulement un risque face à l'océan, aux tempêtes, aux pirates. Le plus grand aléa est probablement de mettre en jeu son identité : Galapiat a perdu confort, argent, travail, famille pour « se trouver ». Caramel, qui a fait une traversée de l'Atlantique dans le cadre rassurant d'un rallye organisé, gagne son autonomie. Aventurier n'a pas été à la hauteur de ses ambitions.

Les blogs étant rédigés au fur et à mesure du déroulement du voyage, ils traitent directement – ou tout au moins assez rapidement – des événements qui viennent de se produire. Il n'y a pas de mise en cohérence générale de ceux-ci, comme ce serait le cas

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2010/05/31/18085112.html>

² <http://galapiat.canalblog.com/archives/2010/07/03/18492201.html>

dans un récit du voyage dans son ensemble, où la tentation serait probablement plus forte de « gommer » certains paradoxes. Des attitudes antinomiques se succèdent, parfois pleinement revendiquées, parfois refoulées, mais apparentes au lecteur par la vue d'ensemble que le blog offre. Comme le dit Urbain :

Ainsi est le touriste contemporain. En lui se résument l'intelligence et la naïveté, les maladresses et les incertitudes morales d'une curiosité collective pourtant encouragée par l'évolution sociale. En lui se mêlent élans, doutes, scrupules et contradictions d'une époque, tout entière tournée cependant vers une forme de voyage que, dans les faits, elle approuve massivement. Mais dans les esprits, il en va autrement. Dans l'imaginaire du touriste se nouent des projets et des craintes, des désirs et des inhibitions. Tel est aujourd'hui son bagage psychologique. Rempli de rêves, d'espaces mythologiques, il l'est aussi de paradoxes que traduisent ses comportements et qu'il nous reste à évoquer : ses gestes et ses paroles, ses itinéraires et ses souvenirs, ses pratiques et ses discours. (Urbain 2002 p.257)

Expérience online

Pour Jean-Didier Urbain, la technologie va occuper une place de plus en plus importante. « Le cybertouriste va se généraliser et emportera avec lui une électronique impressionnante : ordinateur, téléphone portable, appareil photo numérique, GPS. » Un bagage technologique qui va bouleverser le rapport au voyage, prédit le sociologue. (Urbain dans Le Monde)¹

Flashpackers ou flashsailors, les voyageurs d'aujourd'hui restent connectés. L'accès à Internet s'est mondialisé et même l'océan n'est plus un espace à l'écart du réseau. Cette importance croissante des cyber-relations est en train de profondément modifier le rapport au voyage. Fini l'isolement, plusieurs mondes se superposent : on est ailleurs et pourtant à la maison, communiquant avec les parents ou les proches demeurés dans la vie ordinaire. Même en traversée vers les Antilles AbraCatabra reçoit des messages :

¹ Article paru *Le Monde* du 17-03-2010 « Demain le touriste sera un voyageur sage » signé par François Bostnavaron et Martine Picouët. Il n'est malheureusement plus disponible en ligne.

Un grand merci à vos SMS qui à chaque sonnerie nous enchante. La magie de la télécommunication !!!¹

Ou sur Tomahawk :

Par téléphone Iridium, nous recevons un message de mon frère...²

On peut lire toutes les informations disponibles sur les lieux visités, on garde un lien avec les amis de rencontre, créant ainsi une communauté virtuelle « locale », en même temps que l'on peut être présent dans les réseaux sociaux : « *a virtual mooring* » (Paris 2010 p.40). On quitte sans quitter. Parfois, on continue même à travailler à distance. Là où il fallait attendre une escale pour envoyer et recevoir du courrier à une poste restante – ce qui n'était pas évident dans les petites îles des Caraïbes – il suffit de nos jours de connecter sa balise satellite pour charger ses mails et de presser le bouton d'envoi pour raconter son périple.

Et pas seulement aux quelques élus à qui on écrivait une lettre manuscrite, mais à quiconque a envie de lire un récit d'aventures lointaines. Le monde rétrécit et on aime de plus en plus rendre publiques nos expériences : thésaurisation identitaire. Tiamanga part pour un exploit sportif et le partage :

Notre projet est de faire le tour du monde en bateau pendant 2 ans via le Cap Horn. C'est un véritable défi sportif que nous relevons afin de partir vers de nouveaux horizons, d'autres cultures et grâce à notre site Internet, nos photos, nos récits et notre film nous pourrons vous faire vivre ce périple.³

Les touristes d'aujourd'hui, tenant leurs journaux de voyage, se font explorateurs, anthropologues tout autant que journalistes-photographes (Bell 2010 p.119). La qualité du matériel de communication et l'amélioration des connexions permettent non seulement d'envoyer des textes, mais aussi des photos en quantité de plus en plus abondante. Ainsi, les récits de voyage sont également des récits visuels, cependant, j'ai choisi de ne pas prendre ce média en compte dans cette étude (à lui seul, il mériterait une thèse).

Si j'ai, à plusieurs reprises, comparé les blogs aux récits de voyage publiés par des voyageurs-écrivains, il est bon de rappeler que ceux-ci sont composés après le retour de leurs auteurs. Ils sont bâtis sur des reconstitutions, des remaniements de notes, de

¹ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=252>

² Le blog a disparu de la Toile, mais est conservé sous forme de texte.

³ <http://www.tiamanga-tour.com/projet/objectifs.htm>

journaux, de carnets de bord écrits dans un but bien précis – être vendus – et pour un public ciblé. Mélange de descriptions et d'impressions subjectives, les souvenirs du voyageur-écrivain sont structurés autour d'une intrigue qui est le voyage achevé.

Or, souvent basés sur des notes prises au jour le jour, retravaillées mais dans un laps de temps très court après les événements qu'ils relatent, les blogs restent près de l'expérience (Deseilligny & Angé 2011) donc dépeignent également la banalité et la simplicité. Le voyage est en cours de réalisation comme son récit : la fin demeure suspendue. Personne, et surtout pas l'auteur, ne peut prédire si elle sera heureuse ou malheureuse : pour exemple, le voyage interrompu de cette famille suite à un accident si grave qu'il a failli coûter la vie du capitaine¹.

Vendredi 15, nous avons appris que Pierre venait d'avoir un très grave accident. En débarquant en annexe, il a été roulé sur les rochers.

Rapatrié à St Martin, maintenu dans un coma profond, il doit être transféré aujourd'hui en Martinique pour y être opéré d'un lourd traumatisme crânien.²

Si le lecteur suit le blogs au fur et à mesure de sa parution, celui-ci prend la forme d'un feuilleton. Quel sera le prochain épisode, même l'auteur l'ignore. La description de Camille Brachet est explicite :

Et lorsqu'un internaute est fidèle à un blog, il vient lire les posts au fur et à mesure de leur mise en ligne : chaque jour, il a un rendez-vous quotidien avec l'auteur, chaque jour, il découvre un texte nouveau et doit ensuite prendre son mal en patience en attendant le post suivant. Certes, il peut relire les anciens textes, mais il ne peut en aucun cas avoir une totalité sous les yeux. Il s'agit bien d'une collection de fragments, produits dans une logique de sérialité à destination d'un lecteur assidu : le lecteur aborde chaque production nouvelle comme l'épisode suivant de la série. L'attente se met en place dans une relation de cause à effet ; chaque fragment posté s'inscrit dans la collection, et comme dans toute collection, c'est la logique d'accumulation qui en est le moteur. (Brachet 2011 p.165)

Voici un commentaire laissé à la fin du blog de Galapiat :

¹ <http://sabadiens.wordpress.com/>

² <http://sabadiens.wordpress.com/2010/01/page/3/>

Simplement: Merci pour ce blog qui m'a transporté mois après mois tout autour de l'atlantique, mais aussi dans ta vie. Puisse tu trouver la paix maintenant. amicalement¹

Ce n'est qu'après le retour des navigateurs, qu'on peut avoir une vue d'ensemble, comme dans le cas d'un récit de voyage conventionnel. Boisbarbu publie deux bilans : le premier, écrit 3 semaines après le retour, donne quantité de détails, trucs et astuces, points positifs et négatifs, etc. (non repris dans son entièreté ici car long de plusieurs pages) :

Le bilan à chaud, tel qu'exprimé 3 semaines après le retour, au WE des équipiers:
Ce fut une fantastique expérience, de voile, de navigation, de vie en mer, d'observation de la nature, d'humilité devant les forces d' Eole et de Neptune, de voyage, de temps libre, de temps pour soi, de rencontres avec d'autres navigateurs. et une formidable aventure humaine. Une aventure où on découvre les gens (équipiers, copains, locaux), et où on se découvre essentiellement soi-même, face aux éléments, face aux autres.
Plus qu'un voyage, plus qu'une expérience ce fut une tranche de vie, une manière de vivre, proche des éléments naturels, avec un minimum de contraintes, mais des soucis et activités très « terre à terre », comme l'approvisionnement en eau, la production d'énergie électrique, le calcul de la route à suivre, la bonne tenue du mouillage. Pas mal de nuits blanches.

Le second, après plusieurs années à terre, est beaucoup plus bref :

Le bilan après plusieurs années à terre:
Ce fut une formidable expérience, marine, humaine et de couple.
Cette année reste toujours un moment extrêmement fort et réussi de notre vie. C'est une ressource d'énergie, un solide appui.
Une découverte profonde de soi même, et un grand recul par rapport au boulot. Cette année sabbatique n'a pas du tout nuit à ma carrière professionnelle, mais au contraire elle l'a boostée. Je m'attache maintenant aux choses essentielles.
Là où des couples se sont brisés pendant une telle expérience, le notre s'est renforcé, intensifié, dans l'intimité et la complicité de la vie à bord.

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2011/08/19/21823213.html#c44609984>

Je regrette juste de ne pas avoir vécu cette expérience plus tôt, et je conseille aux jeunes qui le peuvent, qui le veulent de vivre cela plus tôt, avec leurs enfants, plusieurs fois dans leur vie.

Chaque année, nous avons maintenant la chance de pouvoir passer plusieurs mois à bord de Boisbarbu, ou d'une certaine manière nous poursuivons la route entamée pendant cette année fantastique.¹

Le blog contient une foule de petites anecdotes, de détails banals, proches du vécu de leurs auteurs, mais sans intérêt pour le récit oral post-croisière qui résume le périple dans son ensemble. Comme un album de photos, les blogs conservent les traces de souvenirs évanouis et d'événements pêle-mêle reliés par le fil du voyage. Combien de fois sont-ils relus par leurs auteurs ?

Il est cependant intéressant de noter que le livre tiré du blog de LOREN est extrêmement proche du blog. L'auteur y ajoute des détails, des annexes, mais rien de fondamental ne change. Leur voyage et leur rêve se sont mêlés : le livre le confirme. Par contre, dans leur interview, Ulysse et Pénélope étaient d'un avis assez différent : la réalité ne correspond pas toujours à ce qu'on pouvait attendre après l'immersion dans les blogs si salutaire pour alimenter le rêve pré-croisière et soutenir la motivation.

***Pénélope** : C'est vrai qu'il est difficile de savoir ce qui se passe ou ne se passe pas. S'il est en train de rédiger le moment qu'il a vécu ou ... personne n'arrive vraiment à laisser l'impression de fond : c'était bien, c'était pas bien.*

Et Ulysse d'ajouter que la déception est d'ailleurs un sujet tabou dans la tribu des Atlanticos : elle ne se raconte pas. Ni oralement, ni par écrit. On l'ignore.

***Pénélope** : Et son ami disait, mais les gens ils sont tous ... parce que comme il voulait un jour se décharger un peu avec un ami à terre après une traversée, cet ami qui avait un enfant et qui avait perdu son bateau disait, mais tout le monde pense ce que tu viens de vivre, mais personne ne parle : c'est tabou. Dans la réalité on sait mais on ne parle pas.*

Il ne faut pas oublier que la plupart des blogs traitant de croisière hauturière ne sont pas à proprement parler personnels. Ils sont écrits au nom d'un équipage, couple, famille ou groupe d'amis. Là, les sentiments privés n'ont pas de place, s'ils ne sont acceptables par tous : nivellement des émotions au dominateur commun.

¹ <http://boisbarbu.free.fr/2001/2001bilan.htm>

Lorsque l'on envisage la communication virtuelle, l'âge des protagonistes est un facteur important à prendre en compte. On ne se confie pas aussi facilement sur la Toile si l'on a découvert les blogs et les réseaux sociaux sur le tard que lorsqu'on a grandi une souris à la main. La génération « 2.0 » habituée à s'exprimer, se montrer, s'épancher, parfois même s'étaler sur sa page Facebook ou à envoyer des tweets au moindre événement racontable, a certainement acquis une maîtrise de la confession autobiographique qui inclut à la fois censure prudente et étalage excessif du privé. Leurs récits de voyage auront-ils encore la même forme dans quelques années ? L'évolution extrêmement rapide dans ce domaine rendra peut-être les blogs-récits obsolètes d'ici là. Ou peut-être perdureront-ils avec l'inertie propre aux genres folkloriques.

Quoi qu'il en soit, l'écriture d'un blogueur averti comme Galapiat se distingue par son aisance à parler de l'intimité de son voyage :

Je viens de fêter ma première année de voyage, Une année ultra-dense qui en vaut 10, qui m'a pris beaucoup et donné autant, une de celle que chacun devrait s'offrir au moins une fois pour être sûr d'être encore vivant, pour tenter de devenir enfin ce que l'on est quitte à se brûler souvent. Couteux mais vital. Je suis à mi-route, temporelle comme géographique.¹

Alors que Célugé, professeur de l'enseignement technique, préretraité, écrit son blog comme on écrit sur un forum : même type d'humour, style parlé.

*Nous voilà à **GRACIOSA**, la bien nommée, un seul village, peu de monde, une marina très correcte, eau limpide, pas de goudron, les rues simplement sablées, et en plus, il fait beau! si si! (je dis Ça passk'il paraît que ce n'est plus vraiment le cas en France?) Je sens que Ça va être super cool...*

=notre plus belle escale des Canaries!!!²

Ces quelques exemples montrent qu'une analyse approfondie des différences d'écriture des blogs en fonction de l'âge et/ou de la fréquentation des réseaux sociaux serait intéressante, mais sort ici de mon propos.

¹<http://galapiat.canalblog.com/archives/2010/06/index.html>

²http://www.stw.fr/dt/display_next_page.cfm?dt=248¶g=14332&page=2&nb_page=10

Moments forts, le voyage parfait et la trivialité

Les moments forts vécus durant le voyage constituent les éléments fondamentaux du récit postérieur au voyage et du souvenir qu'en conservent les touristes, car plus enrichissants du point de vue de la construction identitaire. Il ne faut pas perdre de vue que les blogs tendent à décrire un voyage parfait. Ce qui ne veut pas dire que celui-ci se déroule sans aucune difficulté. C'est quand même une épopée ! Il y a un brin d'aventure : toujours une panne de moteur au mauvais moment, une ancre qui dérape, une voile qui se déchire, ou pire.

Cependant, les navigateurs semblent se tirer sans dommages moraux de ces mésaventures – si ce n'est une grosse peur. Comme des héros de conte ou d'épopée, ils surmontent les épreuves disséminées sur leur chemin et gagnent ainsi leur droit à faire partie de la communauté des voileux.

Rappelons que la plupart des blogs sont écrits par une ou plusieurs personnes, mais retracent le périple d'un équipage. Ils ne sont pas à proprement personnels comme le sont par contre ceux des navigateurs solitaires. Ils sont dénués d'intime. Les sentiments exprimés sont le plus souvent positifs : étonnement, émerveillement, joie, surprise, peur après coup.

*Au petit matin, Yves fait son tour habituel du bateau et découvre horrifié un bas-hauban cassé au ras du sertissage. Ce filin d'acier contribue à tenir le mât debout et subit d'énormes pressions lorsque les voiles sont gonflées par le vent. Il ne reste plus que trois torons de ce câble de 7 mm de diamètre ! Si le vent avait été plus fort, le mât aurait pu tomber, entraînant toute la voilure et nous laissant désemparé en plein Atlantique, à 500 milles de la Barbade... Après une intense cogitation, Yves bricole une réparation de fortune en fabriquant un serre-câble à l'aide d'une plaque d'inox perforée et de boulons... Nous avons eu très peur, car cela aurait pu très mal se terminer.*¹

Mais on n'y trouve que peu ou pas de considérations personnelles, peu ou pas d'allusions à de grosses déceptions, des énervements, de l'irritation, qui ne manquent pourtant pas de surgir lorsqu'on vit à plusieurs dans un espace confiné. Étant donné que les blogs sont le plus souvent dédiés en premier lieu à la famille et aux proches, il s'agit peut-être simplement de ne pas les inquiéter, ou d'une pudeur naturelle. Le récit de voyage n'a pas pour fonction première de traduire les états d'âme de son auteur, mais de faire partager sa vision du monde. Il est tourné vers l'extérieur, même si celui-ci est

¹ Loren, blog archivé.

abordé avec subjectivité. Il est donc très difficile d'évaluer le degré d'autocensure imposé à la narration des *peak experiences*. Oui, les blogs font part d'événements marquants, ils donnent de la plus-value narrative à l'expérience, mais ils ne disent pas comment ces moments marquant ont réellement été vécus.

Par contre, il est un domaine plus discret sur lequel ils peuvent donner plus d'indications : la trivialité.

Dans la vie ordinaire, nous accomplissons quantité de tâches qui nous paraissent si anodines qu'elles ne semblent pas dignes d'intérêt, et ne prêtent donc pas matière à récit. Nous ne racontons pas combien de linge nous lavons par semaine, ni ne commentons chaque jour ce que nous mangeons. Cependant, l'espace liminal du voyage bouscule les valeurs ordinaires. Le regard des voyageurs change et le banal devient digne d'intérêt. Tout d'un coup, ces petits gestes triviaux prennent de l'importance. Ils occupent même beaucoup d'espace dans la vie des voyageurs. Parce qu'en traversée ou au mouillage, il y a peu d'autres stimulations extérieures qui poussent à exécuter ces gestes anodins de façon automatique, la tête remplie d'autres préoccupations plus importantes ou qui tout au moins le semblent. L'espace et la liberté du voyage se trouvent justement dans l'absence de contraintes et de stimulations extérieures auxquelles on se sent obligé de répondre, comme je l'ai montré en développant l'exemple de la traversée. Ce vide dégage l'esprit, qui reprend conscience de ces petites activités indispensables à l'existence, disparaissant habituellement dans des vies trop chargées d'activités de toutes sortes. Les occupations les plus décrites dans les blogs sont certainement la pêche et la composition des repas. Parfois, les deux ensemble :

□ En fin d'après-midi l'élastique de la ligne se tend et Olivier remonte une grosse dorade coryphène, un beau morceau, la plus grosse pêchée jusqu'à maintenant. Super le leurre fabrication maison !!! □ Il va cependant falloir qu'on trouve une autre technique pour tuer ces pauvres poissons, à qui à chaque fois on coupe sauvagement la tête alors qu'ils vivent encore (et qui continuent à se tortiller la tête coupée)... beurk ! □ Nouvelle soirée culinaire en perspective : papillotes de dorade à la tomate, papillotes au lait de coco, et marinade de poisson cru.¹

Ici, à bord de Thorsson. Ou encore de Caramel :

¹<http://thorsson2007.blogspot.be/search/label/08%29%20Traversée%20de%20l%27Atlantique%20%28aller%29>

La chance est avec nous : nous pêchons rapidement un beau barracuda, suivi dans l'après-midi d'une dorade coryphène. La taille des poissons est parfaite pour trois. Le Captain lève les filets et ils sont mis au frigo.

La lessive aussi est importante. A bord de Tomahawk :

Mon souci avant la traversée est de faire quelques lessives.....

Il y a également un mystère que je n'ai pas réussi à percer chez les femmes africaines, c'est la lessive. Nous donnons, via Nilton, deux sacs de linge à laver. Certaines affaires ont des taches qui ont résisté à toutes les lessives du voyage. Le linge est revenu nickel. Même les torchons très sales ont retrouvé leur état initial. Incroyable ! J'aimerais connaître leurs secrets.¹

A bord de Caramel :

Aujourd'hui, rien à l'horizon, pas de visite, pas de message ... alors, on crée l'événement: Pierre-Yves mets une ligne à l'eau dont la seule pêche sera constituée de quelques 'sargasses'. Un peu de lessive et lecture. Déjeuner de salade composée et café pour ceux qui veulent.²

D'AbraCatabra :

Puis grande lessive, notre petite machine CARAD est sortie de la soute avant, En résumé, il faut de l'eau... beaucoup et du courant.³

Même une douche devient un plaisir rare. Inversion de l'importance des choses et plaisir de revenir à des gestes essentiels : la profession est reléguée aux oubliettes et la dorade coryphène de laquelle on a pu tirer trois repas devient un événement.

Les détails d'une journée à bord de Tomahawk en traversée, se retrouvent dans presque tous les blogs familiaux :

Les journées passent vite. La matinée est consacrée au rangement du bateau. J'encadre les enfants pour l'école, tout en cuisinant, et réalisant des gâteaux et du pain (la première tentative est désastreuse, la pâte ne lève pas et le pain c'est du béton. Je soupçonne le levain dont la date de péremption est dépassée). Camille s'occupe en

¹ Tomahawk, blog archivé. .

² <http://www.amelcaramel.net/news16.php>

³ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=161>

faisant des dessins, coloriages et découpages. Xavier s'occupe de l'inspection du bateau, vérification du gréement et des voiles. Puis c'est l'heure de la météo sur RFI et du pointage des 24 heures, moment toujours très attendu pour juger de notre avancée. Le début d'après midi est réservé à la sieste ou la lecture. L'un des bienfaits de ce voyage aura été pour les enfants la découverte de la lecture, ils dévorent des livres qu'ils s'échangent entre copains (l'absence de télé a du bien). Sinon, ils dessinent, fabriquent des objets en papier et parfois jouent à l'ordinateur quand le niveau des batteries le permet, ce qui est assez rare, car le pilote automatique en marche quasi permanente, consomme beaucoup. Après le goûter, reprise de l'école. La fin d'après-midi est consacré aux histoires et chansons. Le dîner est tôt, et à 20 heures extinction des feux pour les enfants et Xavier qui prend son quart vers 2 - 3 heures du matin. Je m'installe dehors pour ma séance de veille, instant privilégié car tout est tranquille (en général !).¹

Devoirs des enfants, leurs jeux, les courses à terre, autant de regards sur une quotidienneté renouvelée par le voyage et la distance qu'il instaure avec la vie ordinaire.

The « liminal » state of being outside of everyday relationships provides a setting for unique experiences for tourists that are potentially creative and thought provoking. Tourism and recreation impart regenerative power that permit fresh thinking. In an optimistic view, new sights will « alter the signifiante » of experiences (Abrahams 1986 p.49). In a more prosaic view, travels remind us of common experiences and aspirations we may have forgotten. (Selstad 2007 p.24)

Il s'agit donc de distinguer deux niveaux d'expérience comme le font les langues germaniques. D'une part, l'Erlebnis (suédois : upplevelse), qui se vit dans l'« ici et maintenant » et est liée à une situation spécifique : une expérience. Et de l'autre, l'Erfahrung (suédois : erfarenhet), qui est un processus d'accumulation de souvenirs d'événements particuliers, un processus d'apprentissage : avoir de l'expérience. Ces deux niveaux sont présents dans ce que vit un touriste : des moments forts et l'accumulation de toutes les perceptions, des émotions, des pensées liées au vécu du voyage, qui seront la base du souvenir (Larsen 2007).

Cependant, les moments triviaux décrits avec détails sont si simples : leur narration, le plus souvent descriptive, est moins sujette à transformation. Il n'y a pas d'idéal à

¹ Tomahawk, blog archivé.

atteindre – sauf pour la pêche qui revêt parfois de l'exploit. Ils permettent donc d'approcher plus près de l'expérience, d'autant qu'ils disparaissent dans le récit qui suit le retour (Ulysse et Pénélope n'ont fait aucune allusion à ces petits moments banals lors de leur interview qui a duré deux heures). Pourtant, ils constituent la plus grande part du voyage et le plaisir, les émotions qu'ils procurent, participent à la coloration du souvenir que l'on en garde. Les blogs, écrits dans la proximité du vécu, offrent un regard sur ces instants qui meublent l'espace temporel entre deux événements signifiants. Dans la tradition du récit de voyage, ils ont aussi leur place comme marqueurs de véracité. Ils nous rapprochent de ce qui, dans le présent du voyage, compte tout autant ou même plus que les aventures, mais qui s'évanouira dans le voyage au passé.

Destinations

Si les destinations sont le but principal de nombreux touristes, cela n'est pas le cas des plaisanciers hauturiers. Leurs étapes sont certes importantes –ils y passent beaucoup plus de temps qu'en mer–, mais elles s'effacent devant la route : le Grand Voyage. Les destinations, les lieux sont surtout comme autant de points de rencontres qui le colorent : rencontres avec les autres peuples, pour reprendre l'expression de nombreux blogueurs, rencontres avec les mêmes, les voileux.

Dans cette section, j'envisage la façon dont les navigateurs racontent les lieux qu'ils visitent. Tout d'abord, il est question de leur choix de se laisser emporter par le voyage, sans se fixer de but trop précis. Ensuite, je traite de l'image de leurs escales qu'ils transmettent aux travers de leur récit, influencée par leur attente et par les relations humaines qu'ils y tissent. Je terminerai par les paysages, eux aussi habités. Je considérerai l'influence que peuvent jouer ces récits comme promoteurs des territoires visités lorsque je me pencherai sur leur rôle en tant que guides de voyage.

Cap vers...

La destination n'est plus l'un des fondements du voyage, comme cela a été souligné précédemment. De fait, lorsqu'on lit les billets concernant le projet ou les préparations au Grand Voyage, aucune allusion à des destinations précises qui seraient un des buts du voyage : seules sont mentionnées les grandes étapes, les groupes d'îles ou les régions qui seront abordées. Comme l'écrit Boisbarbu, la destination s'efface devant le parcours intérieur, initiatique :

*Depuis des années, ce voyage était tracé dans ma tête, il me fallait le réaliser pour le découvrir et me transformer a son contact. Voyage au bout de la mer, ou la destination n'a pas tant d'importance que le parcours lui-même, son déroulement, qui fut un parcours initiatique et révélateur.*¹

Pour paraphraser l'équipage du Thorsson : le meilleur programme c'est de ne pas en avoir. Comptent la route, l'aventure, l'idylle, l'Âge d'Or, ces aspirations ancrées dans la tradition occidentale qui apparaissent dans l'analyse chronotopique des blogs. Ce détachement des lieux est encore amplifié dans le cas de la croisière hauturière par deux éléments qui lui sont propres, un troisième est commun aux voyageurs indépendants. Premièrement, la mer reste l'espace du voyage. Même si les escales consomment plus de temps que la navigation, les voiliers restent en contact permanent avec l'élément marin : le bateau flotte, même au port, ils nagent et plongent, ils passent du temps sur ses rives. Ils ne s'en éloignent jamais vraiment – à de rares exceptions près. Ce lien privilégié à la mer fait partie de leur identité de marins.

Deuxièmement, ils se sentent partout chez eux, car :

*« Être chez soi, ce n'est pas un endroit c'est un sentiment. »*²

Peu importe le lieu, pour les navigateurs. Qu'ils y vivent de plus ou moins jolies expériences, ils gardent leurs distances : nomades avant tout, leur foyer est en mouvance. Troisièmement, comme l'écrit Tveit à propos des routards, ils sont animés par un besoin de contrôle sur leur vie et veulent la mener où bon leur semble (Tveit, 2002 p.78) : la liberté de mouvement est un élément fondamental de leur démarche. Comme je l'ai décrit au chapitre 4, s'ils tombent sous le charme d'un lieu ou d'un paysage particulièrement séduisant, l'envie de villégiature s'insinuant sous le voyage, ils lèvent l'ancre plutôt que de succomber au chant des sirènes. Se faire happer par l'immobilisme signifierait la perte de leur indépendance, de leur liberté. Mieux vaut se faire violence et s'arracher aux douceurs d'une escale particulièrement plaisante, que de perdre cette précieuse autonomie. L'attachement arrêterait la progression vitale au voyage.

Je le répète, les ports représentent des étapes obligées – déclaration d'entrée ou de sortie des pays, provende, tourisme, livraison de pièces de rechange, chantier naval. Ces raisons pratiques de s'y arrêter transparaissent dans les récits, mais aucune allusion n'y est faite à des guides maritimes ou autres qui orienteraient le choix de telle destination plutôt qu'une autre. Celui-ci semble évident, montrant l'ambiguïté du désir d'être « hors piste » face à la réalité de la pratique où apparaissent des itinéraires définis, des routines

¹ <http://boisbarbu.free.fr/2001/2001bilan.htm>

² www.voilier-lili.be/index.html

et la recherche d'infrastructures et de services (que Bushell & Anderson mentionnent également dans leur étude des backpackers, 2010 p.197). Aucune allusion donc à une préfiguration touristique du voyage qui affadirait son image de découverte et d'imprévu.

Escales racontées

Cependant, les blogueurs racontent généralement les lieux qu'ils visitent au travers d'anecdotes qui font transparaître leurs expériences personnelles ou des histoires entendues. Leurs histoires chargent les espaces d'affects en même temps qu'elles livrent certaines informations sur ces destinations (Banyai & Glover 2012). Ils créent des images, des représentations spatiales, dont je traite dans cette section. Je commencerai en accordant de l'attention aux attentes que les navigateurs ont exprimées avant d'arriver à destination, ce qu'ils espéraient y trouver et ce qu'ils relatent après leur visite. On remarque alors que les lieux réels prennent place dans un imaginaire construit avant le départ et qui oriente l'expérience du lieu. Ensuite, je montrerai le rôle essentiel que jouent les relations humaines dans leur appréciation et le souvenir qu'ils se font de la destination. Je terminerai par les paysages naturels, qui sont néanmoins eux-aussi le théâtre de relations humaines parfois denses lorsque s'y reforme la tribu des voileux, parfois intimes, lorsque l'équipage s'y trouve isolé.

Images

La ville de Mindelo, au Cap Vert, éveille ainsi des sentiments forts variables parmi les navigateurs: ceux qui craignaient son insécurité ont tendance à ne pas vraiment succomber à son charme même si la réalité est moins négative que leur anticipation. D'autres, qui attendaient cette escale avec impatience, n'y voient que gentillesse, et bonne musique, excusant les vols par la pauvreté de la population.

Bien sûr, la personnalité du voyageur influence ses attentes – plus ou moins anxieuses – et sa perception de la réalité.

Les étalages de fruits, légumes, et guenilles de toutes sortes étaient cependant spectaculaires. Mais les relations avec les gens sont spéciales. Dès que l'on se fait aborder, cela se passe toujours de la même manière : la conversation commence de façon très amicale et sympathique, l'échange est souvent même intéressant, mais se termine malheureusement systématiquement par une demande d'argent ou d'achat de quelque chose. À la longue c'est pénible, et il faut être attentif car on a vite fait de se faire avoir (les Sénégalais, nombreux au Cap Vert, sont très forts à ce petit jeu !). On

en est donc arrivé à ignorer et repousser ce genre de contact, c'est dommage. On a souvent trouvé ce problème dans les grandes villes du Cap Vert (Santa Maria, Mindelo, Praia)¹

Par contre, divergence totale avec l'interprétation du jeune capitaine de Santa Lucia, un petit bateau de 7,60m :

J'ai atterri à Mindelo sur l'île de Sao Vincente, c'est très sympa et pas trop touristique. Ce n'est plus les Canaries mais c'est quand même pas l'Afrique ! Mindelo est une ville très colorée où l'on peut boire du rhum et se taper de bonne bouffe pour pas cher. Le mouillage est bien abrité et les mecs qui s'occupent de la surveillance des annexes sur la plage me semble assez fiable (ça a peut-être changé). Les Cap Verdiens sont très cools et il est possible de discuter tranquillement avec un type dans le rue sans qu'il ait envie de te vendre quelque chose ou de taxer des sous.....Sur ce sujet, j'ai beaucoup regarder les interventions de divers internautes sur Sail The World ou Hisse et Ho (ndlr : 2 sites réputés que vous pouvez retrouver sur la page liens de notre site) qui laissent présager un sentiment de crainte de la délinquance et d'appréhension sur Mindelo et les Cap Verdiens (selon certaines versions Mindelo est un peu le Chicago des îles de l'Aatlantique !). Mais encore une fois je pense que ces forums dégoulinent de paranoïa et que pas mal de gens y interviennent bruyamment à cause d'un manque énorme d'adaptation au voyage ET aux différentes cultures. J'avais entendu le même type de réaction d'angoisse sur le Maroc et ses ports. Ce qui, connaissant par la suite, m'a fait doucement rigolé. Mais revenons à Cap Vert : □- 1. il est vrai qu'il faut négocier avec les mecs qui surveillent ton annexe, mais enfin 2 euros par jour ce n'est pas excessif, □- 2. il ne faut pas râler si tu ne trouves pas de camembert au supermarché, □- 3. il faut admettre qu'on te quémante parfois des sous dans la rue, avec ta face de blanc quand ton budget voyage est supérieur à un salaire annuel local. □En gros, je suis un peu énervé en voyant la réalité des choses, de toutes les infos de travers que j'ai récolté sur ces différents forums pleins de soi-disant voyageurs de l'Atlantique qui feraient mieux de naviguer uniquement dans le 16ème à Paris plutôt que de divulguer des infos résultant de leur incapacité à voyager.²

Cependant, il y a aussi les illusions qui s'effondrent : la musique capverdienne ne fait pas vibrer Mindelo nuit et jour comme on en rêvait. L'avis de Thorsson :

¹ <http://thorsson2007.blogspot.com/search/label/07%29%20Cap%20Vert>

² <http://www.sangriaquilamis.org/les-voyageurs/transat-de-laurent/>

Une autre petite déception : la musique capverdienne, qu'on devait soi-disant trouver à tous les coins de rues... Rien du tout ! À part à Mindelo dans quelques lieux très touristiques et pas du tout authentiques !¹

Pourtant, Caramel, qui voyage en rallye est enchanté : les conditions d'accueil sont bien différentes, il faut le dire.

Dans la journée, tous les participants du Rallye sont arrivés et l'organisateur nous convie à une soirée de bienvenue. Music Bar, c'est dans ce très sympathique bistrot à l'étage d'une vieille maison coloniale du centre de Mindelo que le Rallye nous emmène ce soir. Musique capverdienne tous les soirs. C'est d'abord une excellente soirée où nos camarades de croisière font vraiment connaissance. Nous échangeons nos impressions et nos expériences de traversée, nous mettons avec plus de précision des têtes sur les noms et les voix des vacances radio. Mais c'est aussi une soirée magique pour la découverte de la musique de ces îles, rencontre entre la douceur lusitanienne et le rythme africain. Un guitariste, quelques accords, un percussionniste aux congas, une voix empreinte de chaleur et nous sommes transportés dans la "sodade", nostalgie heureuse d'un pays pauvre mais insouciant.²

On s'attendait à la légendaire gentillesse capverdienne et on se fait dérober ou crever son annexe. Ici, c'est Tomahawk

Les vols d'annexe et de matériels dans les bateaux sont ici monnaie courante. La première nuit, le propriétaire du bateau voisin est réveillé à trois heures du matin, et trouve un intrus devant sa table à cartes en train de lui dérober sa montre. Comme ces vols sont fréquents, la grogne monte chez les plaisanciers qui décident en cas de problèmes nocturnes, d'avertir par tous les moyens les autres bateaux. Ca ne rate pas, deux nuits plus tard, branle bas de combat à deux heures du matin dans le mouillage, cris, hurlements, cornes de brume (la totale !), nous nous levons, c'est le catamaran voisin qui se faisait voler sa réserve de gas oil. La scène que nous découvrons aurait pu être comique au cinéma, un noir apeuré dans sa barque (certes il l'avait cherché), encerclé par des annexes de plaisanciers énervés (dont la moitié à poils car pas le temps d'enfiler un slip), en fait elle est plutôt triste ! Espérons que tout cela ne va pas dégénérer. Il faut donc user de stratagèmes pour être réveillés en cas d'intrusion.

¹ <http://thorsson2007.blogspot.com/search/label/07%29%20Cap%20Vert>

² <http://www.amelcaramel.net/news5.php>

Xavier, notre James Bond du bord, installe tout un système avec des cannettes, rien ne traîne à l'extérieur, annexe et moteur sont remontés tous les soirs et je dors avec papiers, argent et appareil photo. Pas si cool que cela le mouillage de Mindelo réputé comme étant le plus protégé !¹

Pour d'autres, rien de désagréable ne vient troubler une escale sympathique, comme c'est le cas pour Nomade :

Mais au delà de ces apparences, et de l'indolence générale, on est frappé par la gentillesse et la richesse intérieure des gens que l'on approche.....Il ne semble plus y avoir d'insécurité : nous avons laissé Nomade 3 jours sous la seule garde des voisines, avec l'annexe à l'arrière, sans problème. Faire garder l'annexe ne semble pas utile non plus. Bien sûr il ne faut pas laisser traîner son portefeuille : comme partout !²

Certains équipages ont aimé Mindelo, d'autres ont détesté. Peu importe, les voileux situent les lieux dans leur périple et si leur impression est négative, libres, ils montent les voiles et s'en vont découvrir une nouvelle escale ou un autre mouillage. Les commentaires des blogueurs diffèrent de ceux que l'on trouve sur des sites de partage d'impressions de touristes comme « Virtual Tourist »³. Ces derniers sont beaucoup plus descriptifs et informatifs. Écrits en billets courts, ils ont pour but de servir de banque de conseils aux futurs visiteurs : partage de pratiques. Les blogs, pour leur part, donnent une impression générale plus positive, même lorsqu'ils rendent compte d'une visite négative : ici c'est le rêve qu'on partage. Serait-ce aussi l'idéal du « voyage parfait » qui les colore malgré tout?

Galapiat, est plus critique que beaucoup à propos des Iles Grenadines et des Antilles :

C'est sur ce court tronçon que se massent 99% des plaisanciers auxquels s'ajoutent les flotilles de location. On les reconnaît facilement ces catas trapus qui tiennent plus de la bétailière ou du ponton flottant que du voilier: toujours au moteur, voiles dans le sac, même dans un belle brise portante sur mer plate.

¹ Tomahawk, blog archivé. .

² <http://mrpmr.free.fr/voyage.htm>

³ <http://www.virtualtourist.com/>

Nombreux à chaque mouillage donc, trop à mon goût. La pose de la pioche tient presque d'un créneau de bagnole à Paris. Du monde mais pas nécessairement beaucoup d'ambiance pour autant. Les yachties restent à bord. C'est calme sur le plan d'eau comme à terre. Une atmosphère résidence de retraite en bord de mer plane sur chaque mouillage des îles Grenadines.¹

Cependant, c'est aux Antilles qu'il reste durant le mois que ses jeunes fils passent à bord. Ce sont les facilités offertes par les Antilles françaises – comme la possibilité de faire le plein de yaourts – qui l'y attirent, à l'instar de nombreuses autres familles. Néanmoins, il s'en échappe dès que ces enfants quittent le bord pour retourner en France.

Nous développons assez rapidement une vie sociale assez dense. Au bourg, à bord d'un canot ou sur la plage, les enfants retrouvent leurs copains. Le monde de la bourlingue nautique est minuscule par ici [...] Nous passons de bons moments les uns avec les autres. Une vraie vie de village...

[...] Il faudrait être difficile pour ne pas apprécier les courtes navigations ventées et la facilité générale au quotidien qu'offre l'arc Antillais. Ceci étant, c'est la partie du voyage la moins excitante. Trop de monde, peu de diversité d'une île à l'autre et puis surtout ce coma antillais qui atteint son comble en Guadeloupe. A de trop rares exceptions près, encore plus léthargiques que leurs voisins du sud, aussi aimables que des parisiens sans l'excuse du stress urbain et de la grisaille, les guadeloupéens rendent leur île bien triste et donnent surtout envie de fuir. Ces petites antilles auront surtout constitué une base logistique commode pour mon chantier à Grenade ainsi que pour recevoir les enfants. Je suis content d'en partir et vraiment perplexe sur les raisons qui font que les plaisanciers viennent s'y entasser en si grand nombre.²

Les récits d'escales plaisantes aux Canaries, pourtant hauts lieux du tourisme de masse sont intéressants. La destination gagne-t-elle en statut parce qu'on l'atteint sur son propre voilier ?

Néanmoins, ces narrations participent à former les images que se feront les futurs voyageurs de ces escales. Il serait intéressant à cet égard d'étudier les forums spécialisés, en comparaison avec les blogs (je soupçonne que les conseils et informations

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2011/03/12/20607334.html>

² <http://galapiat.canalblog.com/archives/2011/03/12/20607334.html>

y soient plus directs et précis). Questions, réponses et commentaires rapprochent plus les forums d'une conversation. Les blogs content de belles histoires.

Relations

Un point émerge clairement : ce sont les hommes qui les peuplent qui transforment les paysages urbains ou naturels en endroits appréciés ou critiqués. Ce sont les relations qu'ils y tissent qui surprennent positivement ou déçoivent les voyageurs. Les citations ci-dessus donnent une image partagée du paysage humain de Mindelo, alors que les blogueurs sont très chaleureux envers les villageois Capverdiens, même si le décor de leurs villages n'est pas toujours resplendissant – la misère dans laquelle ils vivent étant souvent mentionnée. Le décor concret joue certes un rôle dans les environnements habités, mais un rôle mineur. Le paysage humain touche beaucoup plus. Quelques rencontres agréables éclaboussent de couleur des murs pelés. Loren, au Cap Vert :

*Nous descendons à terre en annexe et découvrons un petit village, des rues en terre battue, des maisons jamais finies, des odeurs de chaleur et de crasse, des villageois souriants au contact facile.*¹

Pour Thorsson :

*Les habitants des petites villes et villages [du Cap Vert] sont si accueillants et sympathiques, sans rien attendre en retour.*²

Pour Galapiat :

Le Cap Vert, c'est avant tout un peuple terriblement attachant. Difficile à expliciter mais disons juste que ce sont de magnifiques personnes en général. Physiquement, être un blanc bec mou du bide à côté d'eux devient difficile à vivre; pour le reste, ils sont ultra détendus un peu comme les brésiliens, tout en conservant une identité bien marquée et forte..... Je ne sais pas si un jour j'irai en Polynésie. C'est certainement très beau mais la culture locale ne m'attire guère. Au delà des clichés concernant les vahinées et les ukulélés, je crois surtout que beaucoup, à force d'être subventionnés pour glander, sont devenus de grosses loques avinées. Ce n'est pas le cas ici. Le pays ne donne rien facilement à part le poisson et il faut se battre pour

¹Loren, blog archivé.

²<http://thorsson2007.blogspot.be/search/label/07%29%20Cap%20Vert>

vivre. Dieu qu'ils sont beaux et curieusement, les européens qui prennent le temps d'aimer ce pays sont également plus beaux qu'ailleurs. □¹

Le Cap Vert n'attire pas par ses paysages, souvent perçus comme secs et désolés, mais par le sourire de ses habitants.

Hors des centres fréquentés, mouillages et autres petits ports offrent aussi des occasions de contacts avec les locaux. Seulement, que ce soit dans les villes ou les campagnes, un aspect est passé sous silence qui mérite pourtant l'attention : les rencontres sont rarement fortuites mais prennent généralement place dans le cadre de relations économiques – même s'il y en a parfois de belles, gratuites. Le concept de *borderzone* utilisé par Edward Bruner est particulièrement intéressant (Bruner 2005 p.17) : quel est l'espace de rencontre entre le touriste et la population locale ? Les blogs donnent de bonnes indications sur ce point. Dans les villes, les contacts avec notamment les douaniers, le personnel des marinas, les commerçants offrent des possibilités de conversation avec les gens du lieu. Néanmoins, le bar est sans aucun conteste le lieu de rencontre privilégié. Les voileux s'y rendent volontiers et les langues se délient facilement après quelques verres.

Une place se libère, et je m'assieds avec mon bol à la table de José, qui engage tout de go, ni distant, ni importun, la conversation, comme si on se connaissait depuis toujours..... Une jeune femme s'installe à notre table. Ils se connaissent et discutent un moment en riant. Je ne comprends rien. Elle a des traits fins et un air déluré ; et sous l'aisselle une touffe noire frisée qui paraît dure comme une éponge métallique. José m'explique qu'elle est vendeuse ici depuis 15 ans. J'offre un verre et on se quitte comme ça, amis d'un jour.²

S'adresse-t-on aux touristes pour le plaisir de communiquer avec eux, dans l'espoir de se faire offrir un verre, ou encore pour en tirer un quelconque profit ? Question dérangeante, mais qui trouve un sens dans l'histoire de Nomade et du beau Tony, le spécialiste de l'accueil des voileux au Cap-Vert.

Le port de Furna, avec ses bâtiments hétéroclites, son village en surplomb, ses grosses roches, paraît plutôt austère. Mais tout de suite, malgré l'heure matinale, deux "bravados" montent en annexe et nous aident à frapper une amarre arrière de 50m sur les grosses caillasses (contondantes, hélas) du quai. Une fois à terre, nous ferons

¹<http://galapiat.canalblog.com/archives/2009/11/13/15779821.html>

²<http://mrpnr.free.fr/index.htm>

connaissance d'Alberto, un de ceux qui nous a aidés, et de Toni, un gaillard à l'air sympathique qui semble nous rencontrer par hasard dans LE bar de Furna (en fait il n'en est rien ; c'est LE spécialiste de l'accueil des voileux). Tout le charme du port tient à ses habitants : le beau Toni, donc, avec qui je prendrai une demi cuite, un samedi soir, et qui se mettra à danser superbement sur des airs de Gil Semedo (notre relation se refroidira quelque peu lorsqu'on saura qu'il récupère les médicaments pour son compte personnel).¹

Souvent après une soirée passée en compagnie de navigateurs, des locaux se proposent de leur servir de guides. Il existe ainsi quantité de gens qui tirent quelques revenus de ces touristes, venus les voir vivre de leurs beaux vaisseaux. Les touristes cherchent des expériences enrichissantes et les locaux essaient de la leur procurer, mais eux vivent dans le quotidien, beaucoup plus pragmatique. Poseurs d'aussières, guides improvisés, comme en témoigne AbraCatabra,

Des jeunes plongent pour venir chercher l'aussière pour la mettre à terre et c'est le plus rapide à la nage qui empochera les quelques escudos une fois la manœuvre réalisée.

Ca y est nous sommes amarrés mais pas encore tranquilles. Deux autres montent sur le bateau pour nous proposer leurs services pour la visite du volcan. Négociations, échanges et rendez vous est pris pour le lendemain, nous irons sur le petit cratère.²

Aide pour remplir des papiers de douane, invitations à un repas à domicile, comme celle faite à Nomade dans le Saloum :

A peine ancrés, nous voyons arriver sur la rive un homme qui nous fait un grand "Bonjour, je suis l'ami des voiliers", venez dîner chez moi. On accepte bien volontiers, et on le suit, dans l'obscurité montante, sur un chemin bordé de paillotes et de quelques bâtiments en dur aussi, jusque chez lui. Sa femme et ses 4 enfants nous accueillent comme des amis, et on sort des photos, des lettres d'équipages qui sont déjà passés ici.³

¹ <http://mrpnr.free.fr/index.htm>

² <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=205>

³ <http://mrpnr.free.fr/index.htm>

Vente de poisson, de fruits ou légumes, d'objets artisanaux dans une embarcation qui accoste les voiliers au mouillage, comme le raconte Caramel aux Testigos :

Le reste de la journée est consacré à l'activité de cambio avec les dizaines de pirogues qui s'agglutinent autour de nous sur plusieurs rangs. "Cambio, Cambio", ils veulent échanger de la vannerie, des colliers (naci), des bateaux sculptés contre des tee-shirts, des robes, des chapeaux et surtout du dentifrice et des brosses à dents.¹

Ou encore s'approchent lavandière et voilier, dont AbraCatabra apprécie les services au Sénégal:

Nous confions notre lessive à Fatou (2500 CFA la bassine). Nous remettons nos Spis au voilier Diego qui selon son avis réparera ou pas le spi déchiré.²

Le Grand Voyage permet le développement d'un micro-tourisme dans des zones inatteignables par un autre moyen de transport. La rareté relative des voiliers de passage autorise encore une relation qui, bien que marchandisée, conserve une spontanéité qui enchante le désir d'authenticité des navigateurs, leur réaction à ce propos dans les blogs étant claire.

Par contre, deux exemples ont attiré mon attention. Premièrement, plusieurs blogs faisaient allusion au campement de Hyacinthe, un personnage très sympathique et particulièrement apte à aider les voileux. Témoignage d'AbraCatabra :

Le paysage est magnifique, des baobabs et fromagers dessinent les rives du bolon Et ce vert tendre ! Ce sont des rizières ! Ces énormes toits de tôle, ce sont les maisons du village. Le campement Alouga est composé de plusieurs cases, avec des toits de chaume. On y est fort bien accueilli ! On se sent en paix ! Si vous avez envie de prendre des vacances dépaysantes, c'est assurément une bonne adresse !³

Et celui de Galapiat :

Nous repartons le lendemain pour Niomoune, un des villages réputé parmi les voileux qui musardent en Casamance. A cette époque tardive, seuls deux autres bateaux y partagent le mouillage..... Chaque soir, autour d'une Flag fraîche dans le campement de Hyacinthe et Valérie, les teintes terre, sable et ocre de la brousse

¹ <http://www.amelcaramel.net/news12.php>

² <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=223>

³ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=281>

perdent en intensité dans des couchers du soleil africains toujours voilés dans un halo diffus, pour se confondre peu avant la nuit soudaine.¹

Ils pouvaient y faire des vivres et de l'eau, y boire une bière. L'ambiance y était visiblement très chaleureuse. Alors que j'avais imaginé un petit bistrot de brousse, quelle ne fut pas ma surprise de découvrir au détour d'un surf sur la Toile, un site extrêmement bien fait. Sous ses apparences débonnaires, Hyacinthe est un excellent entrepreneur touristique, ayant parfaitement saisi les attentes de ceux qui désirent voyager dans sa région. Parfaitement organisé, il exploite la possibilité qu'offrent les voiliers de passage – à côté d'autres catégories de touristes – pour le développement économique de son village.

De même, « l'ami des voiliers » dans le Saloum, cité ci-dessus invite les équipages à un repas traditionnel préparé par sa femme et proclame à Nomade :

" On n'oublie jamais Nghador et son accueil, jamais ", répète Djamé, sur un ton incantatoire. Et c'est vrai.²

Ainsi, comme les flashpackers, les navigateurs, en voyageurs indépendants et capables d'atteindre par leurs propres moyens des régions autrement inaccessibles, participent à développer un tourisme local à petite échelle (Jarvis & Peel 2010).

Deuxième exemple : les missions humanitaires dans l'embouchure du fleuve Saloum. Elles offrent un cadre organisé pour les contacts entre la population locale et les voiliers qui viennent livrer du matériel scolaire ou médical, difficilement acheminable dans ces régions où l'on ne peut se déplacer qu'en bateau. Réel échange et rencontres dont la qualité humaine n'est pas à mettre en doute. On offre l'accueil contre livres d'école. Une question se pose malgré tout : combien de temps l'hospitalité des villages restera-t-elle aussi spontanée ?

L'un des sages du village intervient pour dire qu'il faut écouter les « toubabs » parce qu'un village voisin a ainsi pu bénéficier d'une dotation de 31 millions de CFA !!! Mais que croit-il, que nous arrivons les bras chargés d'euros ? Alors nous essayons de resituer notre intervention : ce sont eux qui ont les rennes dans les mains

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2010/02/23/17017847.html>

² <http://mrpmr.free.fr/index.htm>

et nous qui pouvons apporter notre support pas l'inverse ! Mais force est de constater que la chasse à l'ONG est une pratique courante qui ne cesse de nous désoler !¹

« L'ami des voiliers », D'jamé de Nghador, avait-il l'espoir d'attirer l'attention d'ONG sur son village lorsqu'il accueillait Nomade en novembre 2003 ? En tout cas, cinq ans plus tard, AbraCatabra y fait halte pour livrer du matériel scolaire et y est reçu avec enthousiasme :

Nous arrivons à N'ghador en début d'après-midi. Petit à petit, au fur et à mesure que nous approchons en bateau, tout juste visible, nous voyons approcher un enfant, puis deux, puis une dizaine, puis d'autres encore et attendent sur le ponton que nous débarquions. Notre arrivée sur le ponton nous laisse peu d'espace vital et sommes assaillis de « Bonjour » et de « Toubab » mais aussi et surtout de joie et de vie. Nous commençons par saluer les Anciens du village sous l'abri qui leur est dédié. Puis nous nous rendons à l'école, escortés par des dizaines d'enfants. Nous sommes attendus pour partager le Thieboudien avec les enseignants dans une des classes de l'école. Puis nous nous rendons dans la maison des enseignants pour boire le thé !²

Le tourisme humanitaire constitue un moyen sécurisé, institutionnalisé, d'accéder à la culture locale, d'être plus près des autres, d'assumer un rôle sympathique (Laythorpe 2010). Et conjointement à un altruisme sincère, de se donner bonne conscience en n'assumant pas le statut de touriste voyeur : le voyage se mérite, il exige des efforts qui le distinguent de la gratuité du tourisme en vacances (Ladwein 2005). Pourtant, lorsque les navigateurs, après avoir délivré leur chargement de dons, regagnent leur bord, épuisés après une journée riche d'expériences, les oreilles pleines de chants, ils observent tranquillement la vie dans le village en savourant le confort de leur voilier.³ Missionnaires et touristes.

L'authenticité a aujourd'hui une valeur marchande. Mais est-ce vraiment ainsi qu'il faut considérer la chose ? Les deux parties sont gagnantes. L'expérience peut être mutuellement gratifiante et favoriser des relations vraies et plus profondes. Ceux qui accueillent en retirent une joie et surtout une valorisation identitaire. Troquer des cahiers contre un repas de fêtes : il s'agit de recevoir un don et d'en rendre un en contre partie. Il n'est pas question pour les hôtes de recevoir la charité mais d'un échange (Mauss 2007).

¹ <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=277>

² <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=245>

³ La scène était décrite dans le blog de Kadavu. Celui-ci a disparu de la Toile depuis 2006, date de la parution du livre de Geoffroy de Bouillane qui en est tiré *Un temps pour un rêve*. <http://untempspourunreve.typepad.com/about.html>

D'ailleurs l'aspect économique est gommé dans les récits. Ces rencontres rendent l'expérience signifiante et ont une valeur narrative : elles enrichissent le récit, d'où la place qui leur est accordée .

Dès l'entrée dans la localité, je fais la connaissance de Keith un charmant garçon qui m'accompagne et surtout qui me rend de grands services en m'introduisant chez les villageois pour acheter quelques denrées, fruits, poulet, car sans lui je ne m'en serais pas sortie. Nous rentrons ensemble à la plage. Je l'invite à monter sur le bateau. Il est visiblement ravi et content de rester discuter avec nous quelques instants. Il nous raconte sa vie au village, dans l'île, c'est vraiment très intéressant et poignant de voir la difficulté de vie de ces gens. Nous lui offrons quelques objets (tee shirts, stylos..) qui semblent le combler. Dans la soirée, il nous hèle de la plage, et revient au bateau avec des noix de coco, des bananes qu'il est tout heureux de nous offrir. Quelle gentillesse!¹

Les relations avec les locaux décrites dans les blogs sont intéressantes car elles se teintent d'idéalisme. Images mythiques du bon sauvage, de l'Âge d'Or, elles ne sont pas neutres. Les récits reproduisent souvent des discours « bien-pensants ». Pourtant, certains équipages, partis pour découvrir le monde, « les peuples » et les autres cultures, n'ont quasiment pas de contacts avec les habitants des lieux qu'ils fréquentent : la tribu des voileux comble leurs souhaits de rencontres. Rencontres avec « le même », pas avec « l'autre ».

Paysages

Les relations humaines sont au centre de l'image que se font les blogueurs des lieux habités mais aussi des paysages naturels. Les bateaux amis peuplent une baie déserte : urbanisation impermanente qui se fait et se défait au fil des changements de mouillage, des départs et des retrouvailles. Ces villages mouvants se reconstituent au gré des paysages qui défilent, ainsi relégués au rang de décor.

Les équipages de 5 bateaux Français et un bateau Canadien se retrouvent sur la plage à l'ombre de petits arbres autour d'un feu, chacun a emmené quelque chose, qui des cuisses de poulet, qui des salades, qui des gâteaux, et des poissons pêchés au harpon. Nous passons un moment sympathique plutôt arrosé chez les uns. Nous dénotons un peu par notre absence de consommation de rhum !! L'ambiance est à la fête, ...²

¹ Tomahawk, blog archivé.

² <http://abracatabra.free.fr/index.php?id=186>

Parfois, dans un mouillage solitaire –chose qui se fait rare– le repli de l'équipage sur lui-même mêle espace extérieur et intérieur dans une intimité fusionnelle, entre soi, ou avec la nature. C'est le partage de cette expérience avec un ou des proches qui en donne la dimension. Galapiat parle d'un mouillage solitaire aux Îles Bijagos :

A Meio, notre immersion dans la virginité de cet archipel est ultime.....

Les Bijagos sont un bout du monde et Meio en est sans doute son ultime extrémité. Solitude parfaite et respectueuse devant le merveilleux, inchangé depuis la création.¹

Pour Tomahawk, le Paradis est au Roques:

Les Roques, une destination souvent mythique pour le plaisancier. Une immense barrière de corail qui délimite un lagon d'environ 25 miles sur 14 miles, parsemés d'îles et îlots aux plages magnifiques. Si le paradis existe sur terre, on en approche !²

Les lieux apparaissent donc comme des espaces secondaires à l'espace même du Grand Voyage :

Certains vont chercher leur île à l'autre bout du monde, alors que la vie permanente en bateau est déjà un monde à part entière, qui n'est comparable à rien d'autre. S'ils peuvent y ajouter les joies procurées par un grand voyage, nul doute qu'ils y trouvent leur bonheur.³

Ils apportent au voyage couleur, anecdotes, stimuli, décor où vivre des expériences significatives. Mais quelle que soit l'impression qu'ils donnent aux navigateurs, ils ne font pas la réussite ou l'échec du voyage. L'espace intérieur et celui des chronotopes semblent plus fondamentaux dans ce cas. Car les destinations et les rencontres qu'elles permettent sont vues et performées sous la lumière de ces unités d'espace-temps ancrées dans notre culture.

Néanmoins, les blogs permettent de porter un regard sur la façon dont les navigateurs vivent les lieux qu'ils visitent, dont ils les performent (Selstad 2007, Bruner 2005). Ils donnent des indications sur les activités qu'ils y mènent, les services qu'ils utilisent, leur attitude de flâneurs ou de bricoleurs, les relations qu'ils y établissent. Mais il est important de garder présent à l'esprit l'effet de lentille déformante induit par les filtres personnels et culturels qui censurent la narration.

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2010/03/24/17349897.html>

² Tomahawk, blog archivé.

³ http://www.hisse-et-oh.com/forum/index.php?action=detail&id_message=11640&page=3

Voileux, touristes et consommateurs

Le Grand Voyage est une expérience de consommation (Ladwein 2005), que cela plaise ou non à ceux qui l'entreprennent. Comme je l'ai souligné dans le chapitre 4, même s'il se veut souvent un éloignement de la société occidentale de consommation, il est lui-même à la source d'un investissement impressionnant en biens et en services.

Les concepts de « projet de consommation » (*consumption project*) et de « kit de consommation » (*consumption set*) tels que présentés par Tommy Andersson conviennent particulièrement bien pour situer la grande croisière dans son contexte économique (Andersson 2007). En effet, Andersson voit le touriste comme un être actif qui intervient de plus en plus dans l'élaboration de son projet de voyage et dans la constitution de celui-ci, ce qui est grandement facilité par l'accès au réseau, par la richesse d'informations à laquelle celui-ci donne accès, ainsi que par le développement du commerce en ligne.

At the travel agency, or on the internet, the tourist takes over the responsibility for the final « production » which will determine the final value of the whole production chain leading up to goods and services, and from there to tourist experiences. The outcome of this final process, where the tourist is active, is determined by skills, creativity, and knowledge, as well as time and other resources of the tourist. (Andersson 2007 p.48)

Comme il le dit dans cette citation, l'expérience ne peut pas s'acheter, mais le touriste peut se procurer, acheter, les ressources qui, ajoutées à ses capacités et à son temps, vont lui permettre de se constituer un « kit de consommation » pour vivre l'expérience qu'il souhaite.

Il pourra ainsi construire un « projet de consommation » où ce qui sera consommé sera l'expérience. Pour l'atteindre, il utilise les ressources de son « kit de consommation » :

(1) Time is the ultimate human resource. It is essential both to produce other resources, such as money, and also to consume experiences.

(2) Skills are important both as productive resources and for consumption purposes. Abilities and skills influence what degree or novelty is optimal for generating a

positive increase in arousal level, particularly for experiences that address intellectual needs.

(3) Goods are usually also needed in consumption projects. Consumption sets may include goods bought long ago (such as a car) as well as goods that need to be purchased specifically for the particular consumption project.

(4) Services are often consumed in relation to the consumption project although certain functional services (Mossberg, 2003) produce results that may be part of several consumption projects and consumption sets. (Andersson 2007 p.52)

Si l'on applique ces outils d'analyse au Grand Voyage, son impact économique ressort plus clairement. De plus, les blogs fournissent de nombreuses informations concernant la consommation de biens et de services qu'implique un départ en longue croisière, ainsi que la disponibilité de temps et de revenus dont bénéficient les candidats au départ.

En effet, les blogs sont très souvent ouverts dès la phase de préparation et contiennent de nombreuses indications concernant l'achat ou la construction du bateau, sa mise en état pour un voyage hauturier, le matériel embarqué et les achats effectués. La participation à des cours de formation est parfois mentionnée ainsi que l'appel à un expert pour l'évaluation du bateau. Les ressources financières dont disposent les voyageurs ne sont pas directement citées, mais peuvent être estimées lorsqu'ils citent leur profession ou qualifient leurs moyens financiers. Certains n'hésitent pas à donner une estimation chiffrée de leur budget. La consommation lors du voyage est elle aussi souvent commentée : cher ou pas cher, bon rapport qualité-prix. N'oublions pas que les blogs servent aussi à communiquer trucs et astuces entre les voileux, même si les forums sont une source encore plus riche d'informations sur les conditions préalables au départ.

Le temps

Le temps est en effet une des ressources principales dont doivent se pourvoir les navigateurs au long cours. Pour nombre d'entre eux, il ne s'agit pas seulement d'être libre le temps du voyage, mais aussi celui de la préparation comme je l'ai décrit au chapitre 4. Les stratégies sont aussi diverses que les voyageurs, même si les prépensionnés et jeunes retraités sont nombreux : pour eux, le temps ne pose pas de problème et ne leur coûte rien. Par contre, les autres doivent pouvoir se libérer un an ou deux, mais aussi pourvoir la caisse de bord durant cette période. Cette liberté coûte cher.

Le temps est nécessaire pour accumuler le capital indispensable au projet de consommation, comme il est nécessaire à sa réalisation : il fait partie aussi du « kit de consommation ». Or ce temps-là est loin d'être toujours agréable (Andersson 2007 p.53). Ulysse parle du temps de préparation du bateau comme d'une période très dure durant laquelle il fut près d'abandonner. Il a trouvé un soutien dans la lecture des blogs de ceux qui voyageaient et sur les forums. Pénélope, elle, l'a soutenu et presque forcé à poursuivre son projet. Cependant, ce temps « négatif » peut être évité si les revenus financiers permettent de payer les services qui allègent les contraintes. Andersson note que le temps est une ressource qui peut être transformée en d'autres composantes du kit de consommation, comme l'acquisition de compétences, l'autoproduction de certains biens et services nécessaires au projet. Le temps permet aussi de générer les revenus suffisants pour acquérir d'autres biens et services. Ainsi ceux qui construisent ou restaurent eux-mêmes leur bateau font de l'autoproduction.

Quand on l'a acheté, il était plutôt dévêtu : Plus d'isolation, plus d'aménagement, plus d'accastillage, plus de hublots, à poil quoi !! Seules les peintures intérieures et des œuvres vives avait été refaites. Nous avons donc quelques heures de travaux en perspectives. Alors, au boulot !!!! [...]

Bon, c'est vrai qu'on a mangé, qu'on a bu, et qu'on a chié du Shagshag pendant un an et demi, mais quand il a enfin flotté, pour la première fois depuis bien longtemps, ça a fait plaisir.¹

Rassembler la somme nécessaire à l'achat du bateau peut prendre une dizaine d'années et puis, il faut l'équiper : les achats sont vraiment nombreux! Et coûteux!

Après 13 ans de construction dans le jardin au Mont-sur-Lausanne, New Life a été mis à l'eau en Suisse en octobre 2002. Pourquoi 13 ans ? Au départ, il a fallu reconditionner une vieille coque abandonnée, Au départ, il a fallu reconditionner une vieille coque abandonnée, ce qui a demandé à Thierry plus de 3 ans de meule à disque et de soudure avant de pouvoir poser la première couche de peinture. [...] Les dix autres années ont été consacrées aux aménagements intérieurs et à toute la partie technique. Le 80% du bateau a été fait avec des matériaux de récupération qu'il a fallu reconditionner, par exemple les planchers et les mains-courantes intérieurs sont en acajou, ce bois provient de montants de fenêtres. Tout le bois extérieur est en iroco (teck du pauvre) il provient de marches d'escalier qui ont fait l'objet d'une exposition.

¹ http://shagshag.over-blog.com/pages/Chantier_en_bref-930137.html

Quant au lest - à base de plomb - il a été complètement fondu en lingots de 8kg Ce dernier provient de plomb d'équilibrage de voiture, tuyauterie de bâtiment et manchons d'étanchéité de câble téléphonique sous-terrain. Ce n'est pas parce que nous avons fait de la récupération que le bateau n'a rien coûté. Il nous a donc fallu continuer nos jobs respectifs afin de trouver le financement à sa construction et économiser l'argent du voyage. Nos soirées, nos week-ends et nos vacances ont été mis au profit du projet.¹

De plus en plus de navigateurs se préparent en suivant des cours divers, utilisant ainsi leur temps de loisirs. Le projet de consommation occupe tout leur temps libre et leur temps de travail leur sert à payer ce qu'ils ont dépensé et dépenseront pour le projet.

Les compétences

Dès le stade de préparation, le rôle des compétences professionnelles des navigateurs est non négligeable. En effet, des compétences professionnelles élevées, associées généralement à un haut salaire, permettent de diminuer le temps nécessaire à l'autoproduction, mais aussi de consacrer moins de temps à gagner l'argent nécessaire au voyage et donc d'en libérer pour le projet.

Les propriétaires de Caramel n'ont pas eu besoin de passer des mois à poncer et repeindre leur voilier : ils l'ont acheté pimpant neuf, sortant de chantier et commentent ainsi leur choix :

Feu l'architecte Daniel Bombigher était un poète de l'architecture marine. Il avait dessiné la célèbre série des Schpountz : un charme fou, du romantisme pur jus. Vous vous souvenez peut-être de cette émission de Thalassa (milieu des années 90), relatant l'histoire de ce courageux français qui a construit patiemment son grand Schpountz "Shenendoa" durant ... 17 ans. Une fois à l'eau, la famille Puchois embarqua pour mettre le cap sur des températures plus clémentes et connaître la juste récompense de ces années de labeur, de sacrifices et de rêves. L'émission ne dit pas si la récompense a été à la hauteur du rêve et de la voie prise pour y arriver.

Ce ne sera probablement pas votre cheminement. Ce n'a pas été le mien. Ce choix est tout à fait respectable mais je crois qu'il s'agit de la réalisation d'un rêve différent :

¹ http://www.svnewlife.blogspot.be/2007_06_01_archive.html

créer un beau bateau de ses mains. Naviguer est le prolongement de cette réalisation ... s'il reste encore du temps. Rares sont les réussites sur les deux tableaux. Je préfère utiliser mon temps libre pour naviguer. Le temps de bricolage et d'entretien est très suffisant pour combler tout esprit technicien ou mains fébriles en quête de travaux manuels.¹

Alors que Galapiat quitte son emploi : plus de revenus, mais du temps pour s'occuper lui-même de la mise en état de son voilier.

Au niveau de l'expérience du voyage, la compétence permet une approche différente et plus fine des éléments qui la constituent. Un navigateur chevronné aura un plaisir beaucoup plus nuancé à régler ses voiles qu'un débutant. De plus, le niveau de compétence modifie le rapport excitation, plaisir/anxiété, inconfort qui existe avant qu'on ne se lance dans une activité nouvelle. L'angoisse de plaisanciers débutants devant un problème est beaucoup plus élevée que celle des plus qualifiés. Elle me paraît même très sous-évaluée dans les récits.

Cette angoisse apparaît parfois entre les lignes, sauf dans le blog de CaptainGill qui donne un très bon exemple du niveau d'inconfort, d'anxiété et de souffrance que peut entraîner le manque de compétences lorsqu'il est associé à des ressources financières insuffisantes, qui n'autorisent pas à payer les services nécessaires à pallier les aptitudes déficientes. Alors que Caramel fait appel à des équipiers (le voilier est assez attrayant pour attirer des équipiers participant à la caisse de bord) et n'hésite pas à effectuer des travaux et à se faire livrer des pièces de rechange par le chantier Amel, connu pour le luxe de ses constructions, lorsque ses compétences en bricolage atteignent leurs limites. Pourtant, après plusieurs mois de voyage, Caramel met lui aussi la main à la pâte :

Le Captain est revenu hier soir 15 juillet 2002 à Trinidad avec sa fille Sophie et son copain Mo(hamed), après un séjour de trois semaines en Europe. Le voyage a été long comme d'habitude et les trois heures de retard à Londres ne nous ont pas vraiment reposés. Nous sommes déjà mardi matin, Caramel sera remis à l'eau vendredi midi et tout le travail reste à faire. Pas le temps de récupérer le décalage horaire (6 heures) : au boulot. Nous ponçons la coque pour préparer la nouvelle peinture sous-marine. Le bateau est tellement haut calé que nous devons utiliser des échafaudages mis à disposition par le chantier pour arriver à la ligne de flottaison. On ponce à l'eau afin de ne pas avaler la poussière de l'ancienne couche de peinture. Si c'est toxique pour les algues et les bernacles, c'est évidemment toxique pour nous. La fin d'après-midi

¹ <http://www.amelcaramel.net/techgvavantpropos.php>

*nous voit descendre des échafaudages comme des mineurs de houillère sortant du puits : noir. Ca fait couleur locale.*¹

L'acquisition de compétences peut donc être un investissement rentable même s'il requiert moyens financiers et disponibilité temporelle. Ainsi, l'offre de cours en tout genre destiné aux plaisanciers est florissante.

Cependant, trop de compétences peuvent créer un sentiment d'ennui : le défi n'est plus suffisant pour maintenir l'état de « flow » et il faut alors trouver sans cesse à se renouveler pour retrouver l'état d'excitation optimal qui caractérise un moment fort (Andersson 2007). Pour ceux qui en ont les moyens, en temps et en argent, ou qui sont bien décidés à se les procurer, le tour de l'Atlantique peut être une première tentative de grande croisière, durant laquelle acquérir les compétences qu'ils aimeraient mettre à profit dans un tour du monde.

Biens propres

Dans le kit de consommation entrent tous les biens propres que l'on va acheter pour vivre une expérience spécifique. En ce qui concerne la grande croisière, même en essayant de le limiter au maximum, l'équipement nécessaire est important. Pour ceux qui sont méticuleux et moins aventuriers, les listes d'achats deviennent vite vertigineuses. La valeur accordée à ces objets dépend donc grandement de la signification qu'ils ont pour l'individu. Ceux pour qui la sécurité à bord prime, investiront beaucoup d'argent dans ce domaine, alors que d'autres donneront la priorité aux pièces de rechange, embarquant presque de quoi se construire un second bateau ! Le statut social des navigateurs est souvent visible à leur équipement : leur bateau, bien sûr, mais aussi la marque des cirés, des pare-battages et mille autres petits détails. D'un côté de l'échelle, il y a Captaingils et ses difficultés, de l'autre l'opulence de Yaghan. Mais les investissements sont toujours conséquents : ils sont proportionnels à la situation financière des plaisanciers. Pour les réaliser, certains n'hésitent pas à emprunter de l'argent, mettre leur logement en hypothèque, vendre leur appartement, voire leur entreprise : je n'ai malheureusement pas retrouvé le blog de ces restaurateurs bretons qui avait mis leur crêperie en vente pour s'acheter leur bateau. L'équipage de Vent de Folie a tout vendu avant de partir. Ils ne remettront peut-être plus le pied à terre ?

Noël 2004 - Notre maison est vendue (nous n'avions pas prévu cela si tôt) [...]

¹ <http://www.amelcaramel.net/news12.php>

Nous vendons ou mettons en dépôt-vente les derniers meubles, faisons un grand tri dans les vêtements et autres objets, stockons les "choses" auxquelles nous tenons (le minimum) dans la famille et faisons un nombre incalculable d'allers-retours à la déchetterie (c'est impressionnant tout ce que l'on garde lorsqu'on a de la place ! [...]) Tout le reste doit rentrer dans le bateau! ... et tout est rentré. Soit 2 tonnes de plus!¹

Bien nanti, le capitaine de Yaghan a démissionné de son poste de Directeur Général d'une grande banque suédoise pour partir autour du monde.² Ce départ fut annoncé par conférence de presse et considéré comme un acte courageux dans la presse suédoise de l'époque. Dans le communiqué de presse de l'époque, il était toutefois question qu'il reprenne certaines responsabilités dans le monde des affaires dès son retour en Suède.

Une fois de retour, une des premières initiatives est souvent de mettre le bateau en vente. Parfois la recherche de clients potentiels se fait avant l'arrivée. Il s'agit soit de prendre un nouveau départ dans la vie terrestre, soit de rembourser au plus vite l'emprunt effectué pour l'achat du voilier. Loren ne rentrera pas en France, il sera laissé chez un courtier aux USA, pour être revendu au plus vite.

Mais avant, nous nous arrêtons à Fort Lauderdale, chez John, le courtier en bateaux (on dit broker, en anglais) chez qui nous laisserons Loren, pour faire sa connaissance et lui poser quelques questions. Il a 12 ou 13 catamarans à son quai et dit être un des meilleurs connaisseurs du marché du catamaran aux Etats-Unis.³

Jean-Luc Gourmelen, journaliste spécialiste de la grande croisière, m'a confié dans l'interview téléphonique qu'il m'a accordée, qu'il était surpris de rencontrer sans cesse les mêmes bateaux qui tournent et retournent autour du monde (ou de l'Atlantique), barrés à chaque fois par de nouveaux propriétaires. Il y a donc un recyclage particulier des biens achetés pour l'expérience.

En 2008, Galapiat achète à Panama, un bateau qui a déjà beaucoup d'eau sous la quille, qu'il revend en 2012, moins d'un an après la fin de son propre périple :

Heureux propriétaire?

10 mars 2008

¹ <http://www.ventdefolie.net/pagesaccueil/travauxsuite.htm>

² <http://www.docstoc.com/docs/55846819/Arne-Mrtensson-seglar-jorden-runt-och-lmnar-alla-uppdrag>

³ Loren, blog archivé.

[...] Mais non, ça suffit d'être rationnel. Mon intuition me dit que je n'aurais pu trouver meilleur bateau. [...] Jo vit là un moment très particulier de sa vie: sa dernière virée à bord du bateau qu'il a vu sortir du chantier en 1985 et sur lequel il a passé 6 mois par an depuis. [...] Affalé mollement dans le fauteuil de l'avion, je repense donc à cette semaine de folie. N'importe quoi, n'importe comment. Dieu que ça fait du bien... Je pense un peu à la suite: c'est bien beau d'avoir un joli canot mais encore faut il le ramener en France.¹

Galapiat repart pour de nouvelles aventures

02 mai 2012

Galapiat est désormais vendu.

Bonne chance à Jann qui a pour projet l'Australie d'ici 3 ans.²

Certains choisissent de voyager en voilier car c'est une solution qui, comme Ulysse et Pénélope l'ont expliqué, permet de voyager longtemps, dans de bonnes conditions de confort pour un prix correct. L'investissement le plus important, le voilier étant récupérable, le coût des travaux à effectuer et de l'équipement à acheter serait compensé par le faible coût de la vie à bord, si l'on compare ce mode de voyage à des nuitées d'hôtel.

Services

Même si le Grand Voyage est souvent associé à la liberté et à la libération de la société de consommation, les achats de biens matériels sont donc importants : la liste de Loren est vague, mais explicite :

Après de longues journées à arpenter le salon nautique, à rencontrer de grands voyageurs passionnants ou des fabricants de matériels, nous préparons notre maison flottante : les rideaux, des housses pour les coussins, la pharmacie du bord, les achats de cartes et de documents nautiques, et surtout des listes. Des listes de choses à faire, à acheter, à emporter, à fabriquer ou à réparer...³

¹ <http://galapiat.canalblog.com/archives/2008/03/10/10693940.html>

² <http://galapiat.canalblog.com/archives/2012/05/02/22129087.html>

³ Loren, blog archivé.

Il en va de même pour l'utilisation de services, certains étant plus fonctionnels, et d'autres plus directement liés à l'expérience (Mossberg 2003). Parmi les services fonctionnels, on trouve les services liés à l'équipement : chantiers navals, mécaniciens, voiliers, les ports de plaisance, les experts, les assureurs, les shipchangers, pour n'en citer que quelques-uns. Les bonnes adresses s'échangent sur les forums, mais aussi au travers des blogs et des avis émis dans les récits. Accueil agréable, prix avantageux, service rapide, ou au contraire déception et mécontentement se partagent en ligne.

Les services d'apprentissage se rapprochent déjà de l'expérience elle-même, en donnant parfois même déjà un avant-goût. Ils sont nombreux, comme je l'ai signalé au sujet des compétences : écoles de croisières, cours de mécanique, de médecine de bord, de cuisine à bord, et bien d'autres. De nombreux navigateurs ont rêvé au Grand Voyage durant de très nombreuses années durant lesquelles ils se sont formés à la navigation, suivant les cours qui permettent l'obtention des brevets de navigation :

***Rémy** : Passionné de voile et surtout des grands espaces marins depuis de nombreuses années. □A souvent navigué avec des amis. □Permis bateau côtier et hauturier.¹*

Les services qui proposent une aide à la navigation et transforment la grande croisière un voyage semi-organisé participent eux directement à créer les conditions favorables à l'expérience :

Traverser la Méditerranée ou l'Atlantique, dans une ambiance conviviale, de fête et d'amitié, ceci n'empêchant nullement le challenge de se mesurer sur l'eau, pour ceux qui le veulent !

LE CLUB DES PASSIONNÉS DE VOILE vous fait traverser la Méditerranée et l'Atlantique au sein d'une organisation où la sécurité n'est pas laissée au hasard et c'est toujours l'esprit de compétition, de solidarité, de plaisir, d'amitié et d'aventure, que nous aimons partager avec vous.

LES VRAIES VALEURS SE PARTAGENT

SHARING TRUE)²

S'y ajoutent les services de guidage météo, de suivi de balises satellites, même la possibilité d'engager un convoyeur professionnel pour les longues traversées. Comme

¹ <http://www.ventdefolie.net/pagesaccueil/projettravaux.htm>

² Extrait du site du « Club des Passionnés de Voile » organisateur de rallyes, <http://www.club-des-passionnes.fr/>, consulté le 06.06.11.

Caramel, rapatrié par des marins rémunérés afin d'éviter à ses propriétaires les désagréments du retour vers l'Europe qui, exigeant de naviguer à une plus haute latitude qu'à l'aller, est souvent plus difficile.

Nous sommes seulement ici pour une semaine, afin de préparer Caramel à la transat et le confier aux bons soins de Pierre-Yves. Il sera en sécurité entre ses mains expertes. Pour l'accompagner, nous avons formé un équipage purement français: Marc et Jacques, la cinquantaine vigoureuse et Jérémie, la vingtaine exploratrice.¹

Avec de l'argent, on peut faire le voyage « dans son fauteuil » !

(Contrairement aux convoyeurs, les équipiers, eux, sont généralement embarqués gratuitement et ils participent même souvent à la caisse du bord).

D'autre part, Andersson souligne:

Thus by using own goods, skills and time, a consumer can produce services that are needed in the consumption set. These self-produced services may substitute services produced by others. (Andersson 2007 p.55)

Ce qui permet à beaucoup de passionnés dans des situations économiques parfois peu brillantes de malgré tout partir un jour et réaliser leur rêve : comme Santa Lucia, sur son 7,60m. Ici, il est à Horta, aux Açores sur la route du retour :

Je pense très franchement que les plus grands « furieux » de l'Atlantique se donnent RDV , à cet endroit , et pour ainsi dire , ça fait franchement du bien de rencontrer d'autres fous.

Nous avons rencontré quelques personnes avec un budget aussi misérable que le notre et des bateaux parfois très sous-équipé.²

Je pense particulièrement à ce couple déjà évoqué qui avait troqué sa camionnette contre un bateau à rénover, lui s'étant fait engager dans un chantier naval pour apprendre à restaurer le voilier. Leur apprentissage de la navigation, ils le faisaient de nuit dans le port du Frioul après avoir observé les bateaux-écoles manœuvrer toute la journée. Ils n'avaient pas d'argent, mais du temps, des outils et une grande motivation. Ils ont acquis les compétences nécessaires en autodidactes. Captaingill nous offre un bel

¹ <http://www.amelcaramel.net/news16.php>

² <http://www.sangriaquilamis.org/les-voyageurs/transat-de-laurent/>

exemple, bien que pathétique étant donné son issue tragique, de ce que représente un tel apprentissage.

Et puis, il y a bien sûr les services liés au caractère touristique du Grand Voyage. Marinas accueillantes ou trop chères, bruyantes ou bien situées, services de gardiennage du bateau assuré par Juan¹ ou un de ses confrères, aide à remplir les formalités douanières, petits restaurants ou bars à proximité des mouillages, hôtels à la piscine accessible, lavandières ou machines à laver, bon mécanicien, couturier au Sénégal, l'ami des voiliers du Saloum, guides intéressants, autobus moins cher que le taxi, la liste des mille et un services qui sont décrits dans les blogs est longue et éclectique. Souvent avec une estimation de leur rapport qualité-prix.

Si tous ces tarifs nous paraissent vraiment exorbitants, en contrepartie, la vie est très peu chère pour les occidentaux. Nous retrouvons des magasins et des supermarchés qui n'ont rien à envier aux supermarchés américains, avec en plus de très bons produits européens. Les prix sont bas en raison de la dépréciation de la monnaie. Nous en profitons pour compléter notre ravitaillement surtout en alcools et en vins. Super, nous allons pouvoir picoler à nouveau ! Et au restau, nous mangeons à 5 convenablement pour moins de 100 francs !²

Recoupements : on retrouve de blog en blog Juan de Margarita ou Peter³ des Açores dont le bar est devenu un endroit-culte chez les Atlanticos sur le retour.

Selon la perspective d'Andersson sur le projet de consommation et le kit de consommation, les « compétences touristiques » jouent les modérateurs entre, d'un côté, biens propres et compétences, et de l'autre, les services. Si l'on ne sait pas se débrouiller seul, il faut s'adresser à un spécialiste. L'équipage de Vent de Folie est prudent : il veut pouvoir bénéficier de bons techniciens avant de se lancer dans une plus grande aventure :

Nous avons décidé de passer la 1ère année en Méditerranée afin d'amariner l'équipage avant une longue traversée et surtout " roder " le bateau. Nous avons encore des aménagements à réaliser et peut-être des réparations à faire. Il sera plus

¹ Il s'agit d'un employé de la marina de Margarita au Venezuela cité dans plusieurs blogs.

² Tomahawk, blog archivé.

³ Son décès récent a donné lieu à de nombreux commentaires sur le web car son bar était devenu un point de ralliement mythique des voileux.

aisé de trouver le matériel et les artisans compétents en Europe. (Vous constaterez dans le chapitre Voyage que nous avons bien fait !!!)¹

Comparée à d'autres types de tourisme, la grande croisière repose principalement sur la possession de biens propres, de compétences et de temps. De plus, la communauté de navigateurs est une communauté de pratique, basée sur l'entraide et le partage de connaissances. Elle permet donc l'apprentissage de nouvelles aptitudes et le passage progressif d'une dominance d'achat de services à l'autoproduction.

Les blogs contiennent des informations intéressantes pour qui désire envisager cet aspect du Grand Voyage, bien qu'à des degrés divers. Certains contiennent des narrations détaillées de la période de préparation (listes d'achat, préparation du bateau et le temps qu'elle exige, cours suivis, etc.) et parfois même des fiches techniques très précises (concernant principalement le bateau). Voici les conseils de Boisbarbu :

Dossiers techniques

Plusieurs d'entre vous me demandent des précisions sur l'aménagement de Boisbarbu et posent de nombreuses questions techniques. Cette rubrique a pour vocation d'y répondre, par une description des principaux aménagements et de servir de dépôt de documents pour le forum "Feeling 1040/1090" de l'association Sail The World, ou bons nombre de propriétaires de ce bateau partagent leurs expériences. Ce site n'est pas un forum ou débattre, et ne saurait remplacer l'excellent forum de Sail The World.

Généralités

Essai comparatif, caractéristiques et polaires

Manuel Utilisateur du Feeling 1090

Points à vérifier à l'achat d'un Feeling d'occasion

Equiper son Feeling pour le grand voyage ! [...]²

S'ensuit une longue liste de points techniques et des conseils sur l'aménagement du voilier et le matériel embarqué.

Les récits fournissent aussi des indications sur la consommation durant le voyage et le type de services achetés, ou sur le travail fourni par les navigateurs eux-mêmes. Certains navigateurs complètent leur blog de voyage après le retour en y ajoutant des informations très détaillées sur le budget, les problèmes rencontrés, etc. Tous ces éléments, s'ils ne sont peut-être pas assez fiables pour donner lieu à des analyses

¹ <http://www.ventdefolie.net/pagesaccueil/travauxsuite.htm#top>

² <http://boisbarbu.free.fr/EqtTech/EqtTech.htm>

quantitatives, offrent malgré tout une perspective intéressante sur le Grand Voyage en tant qu'expérience de consommation.

L'expérience comme produit

Outre leur rôle fondamental de médiateurs de désir, qu'ils soient inspirateurs comme ceux de Moitessier ou plus pragmatiques comme les guides de toutes sortes, les livres participent à plusieurs catégories comme les définit Andersson. Ils sont à la fois objets, sources d'acquisition de compétences, et pourvoyeurs de services permettant de gagner du temps et d'accroître la sécurité (annuaires de marées et autres publications des organismes d'aide à la navigation comme le SHOM¹). Si près de l'expérience qu'ils la suscitent, qu'ils participent à sa mise en œuvre, qu'ils l'accompagnent, et parfois lui redonnent vie, les livres sont présents tout au long du Grand Voyage et le sous-tendent dans l'ombre. On voyage d'abord par les livres, en voyage les livres circulent autant que les hommes, et certains voyages finissent en livres qui légitiment leurs auteurs (Pudliner 2007, Michel 2000). Ils sont plus que cela, ils sont aussi un marché : un secteur économique suffisamment porteur pour qu'existent des maisons d'édition, des librairies spécialisées dans les livres de mer et que des festivals leur soient consacrés. Cependant, aux ouvrages classiques de papier, s'ajoutent petit à petit la littérature virtuelle : les sites spécialisés, leurs forums et les blogs personnels. Ces derniers se transforment parfois en livres électroniques comme ce fut le cas du blog de Loren :

Vous êtes passionné de voile et d'aventures...

La Grande Croisière en voilier □ Préparez votre Tour du Monde en bateau !

Yves et Constance vous révèlent leur formidable expérience de deux années □ de navigation à bord d'un voilier de 11 mètres avec leurs enfants !

Ce mardi 5 février 2013,

Cher correspondant,

Comme vous peut-être, Yves et Constance ont rêvé de quitter le travail, le stress, les soucis.

Leur rêve : se retrouver en famille, sur un bateau du côté des Caraïbes.

Et ils l'ont fait !

¹ Service Hydrographique et Océanique de la marine

Dans « Le Vent du Large », ils vous font vivre deux années de voyage océanique à bord de Loren, leur catamaran de 11 mètres, avec leurs trois, puis quatre enfants, car un bébé est né durant ce périple !

Découvrez le récit de cette formidable aventure familiale : l'étonnante préparation du voyage, le Grand Départ en voilier, des escales incroyables, la vie quotidienne à bord, l'école en mer, les mots d'enfants, les multiples joies et les frayeurs, les émerveillements et les rencontres.

Ils ont aussi ajouté à ce livre de très nombreux de conseils pratiques et astuces issus de leur expérience, pour vous aider à préparer et réussir votre Grand Départ en bateau.¹

D'autres livres prennent un format plus traditionnel, comme « Histoire de Partir » déjà mentionné dans le chapitre 5, ouvrage à succès dont l'origine est le blog de la famille Nieutin. Encore une fois, la publication confirme le voyageur –elle légitimise son auteur et reste une marque de statut de l'écrivain (Brachet 2011)–, et à fortiori lorsque le texte est commercialisé. Les lecteurs de blogs encouragent parfois les blogueurs à publier un livre. Ici, un admirateur de la prose de Captainingils :

un lecteur anonyme de plus pour toi Captainingils.

Respect, elle est belle ton aventure.

Pour faire du Bon Argent à ton retour, publie l'affaire ; des comme moi qui puisent dans la vie des comme toi l'envie de se bouger le cul pour voir du Monde, y'en a des tas qu'ont bien une place sur l'étagère des bouquins de bateau, entre une V'limeuse et la Longue.²

Mais le rapport de l'écriture et de l'économie ne se limite pas aux livres, quel que soit leur support. Les blogs sont, directement ou indirectement, eux aussi source de profits.

Tout d'abord, il existe des blogs qui constituent une source de revenus pour leurs auteurs et dont l'accès est limité à ceux qui s'y abonnent. Tel le site de Banik³, référence pour d'innombrables voileux : il est immanquablement cité lorsque sur un blog, des liens renvoient vers d'autres sites. Maintenir l'actualité du site et sa qualité sont une source de rentrées complémentaires pour ce couple qui a effectué deux boucles de l'Atlantique de

¹ <http://www.grande-croisiere.com/>

² <http://captainingils.blogspot.com/2009/07/traversee-sine-saloum-dakar.html>

³ www.banik.org

deux ans chacune et en famille (1990-1992 et 1995-1997), avant de partir à deux cette fois, pour un tour du monde en 2005.

D'autres encore utilisent la publication d'un blog comme moyen de convaincre des sponsors de soutenir leur projet. C'est le cas des trois amis d'Aventurier qui, pour obtenir des fonds, s'engageaient à publier un blog censé servir, notamment, de support pédagogique pour une école primaire, à laquelle ils enverraient des lettres mensuelles.

Les enseignants (écoles primaires et maternelles) auront un intérêt tout particulier à suivre notre périple. En effet nous partons en tout début d'année scolaire et achevons notre voyage au début de la suivante. Nous voulons proposer une relation suivie avec une ou plusieurs classes. Une première rencontre avant notre départ et l'envoi mensuel d'une « news letter » (texte, audio ou vidéo) sur toute l'année pourrait offrir aux enseignants d'ouvrir leurs élèves à l'écologie marine et côtière et à la sauvegarde de notre patrimoine naturel ainsi qu'à Internet.¹

On peut se demander si leur blog et leur voyage aient été à la mesure de leurs ambitions et aient conservé leur côté instructif, si ce n'est sur certains aspects très festifs de l'existence que peut revêtir la vie en croisière ! Alors qu'à peu près à la même époque, Kifouine larguait les amarres avec à son bord un équipage de trois amis du même âge qui projetaient de faire participer de jeunes handicapés à leur voyage de façon virtuelle – grâce à leur blog-, mais aussi de façon concrète en leur permettant de rejoindre le bord à certaines escales. Cette entreprise-là fut une réussite totale : médiatisation et succès tel qu'il donna lieu à la publication non seulement d'un livre, mais aussi d'un film.²

De plus, les blogs génèrent aussi des revenus pour d'autres que leurs auteurs. Les sites d'hébergement, qu'ils soient associatifs ou à but lucratif, fonctionnent tout ou en partie grâce à des annonceurs publicitaires et des sponsors.

En effet, les deux plus grands sites consacrés au Grand Voyage « Sail-The-World » (STW) et « Hisse-et-Ho » sont les fenêtres d'associations sans but lucratif. Néanmoins celles-ci acceptent, pour rassembler les fonds nécessaires à leur fonctionnement, l'aide financière d'entreprises auxquelles elles offrent une excellente visibilité, étant donné le nombre élevé de visiteurs qui les fréquentent³. Cependant, si STW présente aujourd'hui un site d'hébergement de blogs de voyage accessible à ses membres, celui-ci n'y inclut pas de publicité. Ce qui n'est pas le cas d'autres sites associatifs ou sites d'hébergement

¹ <http://voile.esperanza.free.fr/>

² Le journal de bord de Kifouine est conçu pour créer une interaction avec un groupe de jeunes handicapés. J'ai préféré ne pas l'utiliser étant donné son caractère particulier.

³ De 1997 à 2010, l'association STW a compté 10000 adhérents payants. www.stw.fr

gratuits qui affichent eux des bandeaux publicitaires. Ainsi, les blogs de Galapiat et Captaingills, par exemple, servent de support à du marketing concernant notamment des sociétés de location de bateaux, une école préparant au permis bateau, des balades en péniche sur le canal du midi, des catamarans, mais aussi de l'hypnose profonde¹ ! Ces annonces changent à chaque visite sur le site, mais la majorité concerne le voyage et le nautisme : les blogs avec leur message d'échappée du quotidien, de liberté, d'aventure, d'éloignement du stress quotidien, leur servent de discours publicitaire.

Malgré cette utilisation, la plupart des blogs retraçant la grande croisière sont toutefois dépourvus de publicité.

Par contre, il existe des sites d'hébergement de blogs de voyage qui, sous l'apparence d'une communauté de pratique, sont en fait des sites lucratifs, vendant des produits touristiques (billets d'avion, séjours) et des emplacements publicitaires².

Un autre cas est celui des sites commerciaux qui proposent des espaces de blogs. Constructeurs de voiliers, revues spécialisées ou autres, la présence de blogs leur permet non seulement d'offrir un contenu attrayant supplémentaire à leurs sites, mais aussi de développer une communauté centrée autour de leurs produits. Par exemple, le blog d'AbraCatabra apparaît parmi d'autres sur le site du chantier des catamarans Outremer³. Cependant, comme l'a signalé Jean-Luc Gourmelen⁴, le risque de censure par le modérateur réduit l'impression de liberté d'expression dégagée par les blogs détachés de toute implication commerciale. Étant donné l'importance que revêt le désir de ne pas dépendre de contraintes extérieures exprimé dans de nombreux blogs, on comprend que de nombreux récits soient publiés sur des sites indépendants ou permettant tout au moins de ne pas servir de plateforme publicitaire⁵.

Car associés à de la publicité, les blogs de voyage agissent. Les histoires personnelles participent ainsi au marketing narratif, qui est largement utilisé dans l'économie d'expérience. Les blogueurs font du storytelling malgré eux (Deseilligny & Angé 2011, Pudliner 2007). La puissance d'évocation folklorique de ces épopées ou contes actuels est mise au service de la vente de produits divers, en relation directe ou indirecte avec le voyage raconté. Les conteurs deviennent médiateurs du désir, non seulement de ceux qui songent à accomplir le même genre de périple, mais aussi d'autres qui ne lanceront jamais dans l'aventure mais s'offriront peut-être un séjour exotique. Les voyageurs de l'extrême se transforment à leur insu en vendeurs de billets d'avion, de nuitées d'hôtel, ou dans le cas qui nous occupe ici, en loueurs de bateaux. Le récit se fait discours touristique et accroche publicitaire gratuite. Dans la perspective « de

¹ Annonces lues lors d'une visite sur les sites de Galapiat et de Captaingills le 20/11/2011.

² <http://www.fou-de-voyage.com/>

³ <http://www.catamaran-outremer.com/fr/Exemples>

⁴ Interview téléphonique.

⁵ Les sites « free », « orange », « blogger ».

bas en haut » qui régit l'économie d'expérience, aucun discours ne peut avoir autant de poids que le témoignage de ceux qui vécu eux-mêmes l'aventure (Deseilligny & Angé 2011, Pudliner 2007).

Guides touristiques de demain?

Le tourisme n'est pas qu'une pratique d'espace. Il est également une pratique de lecture [...] S'intéresser au texte touristique ne revient donc pas à questionner un objet en marge du tourisme, mais bien un de ses éléments constitutifs (Vergopoulos 2010). [...] Peu nombreuses sont les approches qui se sont intéressées au texte pensé avant tout comme le lieu d'une situation de communication, c'est-à-dire d'une situation symbolique d'échange qui engage une interprétation du réel, mais aussi des interactions dans et avec le réel. (Vergopoulos 2011)

Hécate Vergopoulos, qui étudie les guides de voyage, confirme ce qui ressort du chapitre 5: le voyage est une pratique de lecture avant d'être une performance. Aux côtés des récits de voyage, les guides sont depuis longtemps sources d'inspiration, d'informations et surtout ils ont véhiculé des images des territoires, participant ainsi, voix parmi d'autres, à la spatialisation sociale des lieux du tourisme (Shields 1992). Les représentations des espaces qu'ils proposent aux touristes agissent en influençant leurs pratiques et leurs discours propres. Les possibilités actuelles de s'exprimer sur le réseau et d'atteindre un large public ont modifié l'importance de ces discours personnels. Le bouche à oreille touche toute la planète. Les blogs en tant que textes touristiques s'inscrivent dans cette mouvance. Parallèlement, les guides évoluent pour tenir compte de ces nouvelles pratiques de partage de l'expérience.

Reprise par Vergopoulos, Catherine Bertho Lavenir « *montre qu'en matière de tourisme, les changements techniques ont accompagné et ont été accompagnés par des transformations scripturaires* » (Vergopoulos 2011). Ce propos ouvre une voie de réflexion intéressante non seulement sur l'impact des blogs de voyages en tant que médiateurs touristiques, mais aussi sur le Grand Voyage en tant que pratique.

En effet, dans la ligne de l'économie d'expérience, les guides, à l'instar de l'industrie touristique, se proposent aujourd'hui d'accorder la place centrale au touriste et à son expérience. Ils présentent l'espace, non du point de vue de l'auteur, mais pour le touriste : c'est le lecteur/voyageur qui fait le texte (Vergopoulos 2011). Ainsi, celui-ci reçoit une place croissante dans les guides. D'abord privé –présence dans les livres de pages blanches où coucher ses impressions propres en regard des observations et

conseils de l'auteur-, le récit du touriste envahit progressivement l'espace de lecture commun. Les avis, récits, commentaires des touristes sont pris en compte, lorsqu'ils sont corroborés par des « Correspondants Permanents d'Origine Contrôlée »¹ dans ce qu'ils nomment du témoignage participatif.

Comme dans le tourisme contemporain la destination a cédé la première place au désir de vivre des expériences extra-ordinaires, certains guides accordent eux aussi la primauté aux expériences particulièrement intenses et à un temps se détachant de la temporalité ordinaire. Dès lors, le discours touristique tente de proposer une nouvelle signification aux lieux, aux pratiques et événements déjà connus (Vergopoulos 2011).

Il faut réenchanter le monde par la mise en intrigue, par l'entrée du fictionnel dans le voyage, créer de nouveaux récits sur des lieux à l'attrait usé par l'usage. Bruner, lui, propose l'inverse:

Tourism is not innovative in inventing new narratives but rather seeks new locations in which to tell old stories, because those stories are the ones consumer is willing to buy. (Bruner 2005 p.22)

Pour lui, les nouveaux lieux permettent de revigorer les vieux récits, or fondamentalement, ce sont ces derniers que le touriste veut acheter. Ce qui apparaît dans le lien existant entre les blogs et les récits anciens que j'ai démontré au chapitre 5.

Dans un sens comme dans l'autre, c'est l'imagination productrice du touriste qui doit se déployer : tout d'abord dans l'interprétation des éléments proposés par le guide et ensuite dans la construction d'un récit personnel sur la base qu'ils offrent.

Par exemple, lorsqu'ils arrivent à une étape, certains blogueurs donnent une leçon de géographie à leurs lecteurs. Tomahawk informe ses lecteurs :

Le Cap Vert, petit pays réunit deux handicaps : l'insularité et le morcellement, dix îles dont chacune possède sa spécificité. Il y a d'un côté les îles plates aux vastes plages et de l'autre, les îles de montagne au relief souvent élevé. Colonie portugaise jusqu'en 1975, le Cap Vert s'est largement ouvert depuis 1991. Certaines coutumes africaines subsistent au Cap Vert comme le fait de porter les enfants dans le dos. Mais les Cap Verdiens sont différents des africains sénégalais par leurs peaux plus claires, ici pas de pagne afriolant et de boubou coloré. Ce sont avant tout des îliens. Le pays est très pauvre et vit beaucoup de l'argent de la Diaspora. Il y a plus de Cap Verdiens à

¹ www.seriousguide.fr : le premier guide « papier » fait par les internautes.

*l'étranger que dans l'archipel. Les revenus étant modestes, c'est par nécessité le royaume de la débrouille.*¹

Démographie, histoire, milieu naturel, us et coutumes, leurs descriptions paraissent tirées directement de sources qui ne sont pas citées, mais la différence du style qui devient brusquement très didactique laisse à croire qu'ils recopient des informations glanées dans des livres ou sur des sites virtuels. Les navigateurs troquent leur casquette de marin contre celle de guide pour ceux qui, bloqués dans leur quotidien, les suivent par écran interposé.

Les blogs de voyage prennent dans ce contexte une place de guides spontanés : leur but n'est (généralement) pas lucratif, ce qui leur confère un caractère authentique et inspire la confiance des lecteurs. Ils présentent l'actualisation d'anciens récits collectifs, exprimés avec l'autorité reconnue dans la culture contemporaine, à ceux qui sont passés par le feu de l'expérience. En outre, ces auteurs sont des gens ordinaires auxquels il est facile de s'identifier. Ils ont réussi le passage du statut de lecteur/voyageur à celui de voyageur/médiateur (Vergopoulos 2011). Leur impact en tant que médiateur du désir n'est certainement pas égal pour tous : il est lié à leur capacité communicationnelle et leur talent de conteur. Les blogueurs les plus captivants sont d'ailleurs encouragés par leurs lecteurs à publier leur récit. J'ai déjà cité Captaingills, voici un commentaire adressé à Galapiat :

PS : S'il te prends l'idée de vouloir faire un bouquin de ton blog, tiens nous au courant, ce serait un magnifique cadeau à offrir, tant pour les textes, les photos et les émotions qui en découlent. Et je suis sûr que parmi nous tous, il y a bien une personne qui a les bonnes connections chez Arthaud...

*So long Cap'tain*²

Ce que certains font en transformant parfois leurs blogs en guides pratiques de voyage, à l'instar de l'équipage du TomNeal³ dont le livre est devenu un succès de librairie, comme je l'ai déjà mentionné. D'autres blogueurs transforment leur site en une mine de ressources pour les futurs navigateurs. Caramel a prolongé ses voyages en maintenant et complétant un site qui est souvent cité comme une référence en la matière.

¹ Tomahawk, blog archivé.

² <http://galapiat.canalblog.com/archives/2011/08/19/21823213.html#c44586664>

³ <http://nieutin.blogspot.com>

Depuis plusieurs années, quand l'envie de prendre le large me chatouille et me grattouille aussi, j'écume les sites des « tour du mondist » » et autres voyageurs à la voile. En voici quelques uns que j'affectionne particulièrement parce qu'en plus de superbes images, ils nous font part de leurs expériences et nous donnent tout un tas d'informations pratiques.

Caramel Adventure : le site du voilier Caramel, un super maramu, et de son équipage Catherine et Patrick. C'est le troisième grand voyage de Caramel depuis 2001. Ce site n'a rien à envier à un site de pro. Vous trouverez non seulement le récit des différentes navigation avec les photos, les animations vidéo mais aussi tout un tas de renseignements techniques et une page liens très bien organisée. Le site est régulièrement mis à jour quand les connexions internet le permettent et chaque chapitre du voyage est téléchargeable en version pdf.¹

En mêlant récit, conseils concrets, indications sur les mouillages, il est à la fois médiateur de désir et source d'information précieuse. Aujourd'hui, les sites-guides gratuits coexistent avec les sites payants comme celui de Banik déjà cité. Passage du profane éclairé au professionnalisme, dont l'exemple le plus notoire dans le monde de la plaisance est certainement celui de Jimmy Cornell, ancien voileux dont les guides de navigation se trouvent à bord de la majorité des voiliers – sans qu'il ne soit pour autant souvent cité².

Si publier son récit est un signe qui pose l'identité du voyageur, l'édition d'un guide représente une élévation supplémentaire dans la hiérarchie du tourisme : le passage au rang de connaisseur. J'ai déjà cité l'exemple de Galapiat qui non seulement publie un « *Guide des Bijagos* » en ligne, mais rêve de l'éditer dans une collection de guides reconnue. Il s'agit donc à travers des blogs de se positionner en éclaireur, en ouvrier de voie pour ceux qui possèdent moins de connaissance.

Mais, si l'on situe les blogs dans une perspective communicationnelle plus générale, se pose la question de leur devenir. En effet, la société actuelle, parallèlement à la valorisation d'expériences extra-ordinaires intenses, a développé les technologies et les systèmes d'information nous autorisant à partager notre vécu – si possible original – instantanément et sans contraintes spatiales. L'accès à de nouvelles plateformes d'expression comme les SMS, les réseaux sociaux ou Twitter généralise progressivement l'utilisation d'un style d'écriture très condensé, adapté à la communication immédiate des

¹ http://www.newswinch.com/5-carnets_de_bord/tour-du-monde-a-la-voile-quelques-liens-interestants-1129

² <http://www.cornellsailing.com/>

expériences. Ce mode d'écriture fragmenté, bref, percutant, appelle-t-il à vivre des moments forts courts et intenses qui puissent fournir matière à twitter, à se raconter en phrases lapidaires destinées à un grand nombre « d'amis », influençant ainsi nos désirs d'expérimentation ? La brièveté des récits entraîne-t-elle à son tour la brièveté des expériences au profit de leur multiplication ? Ou inversement ?

La relation entre le voyage et son écriture soulignée par Bertho Lavenir soulève une question intéressante : quel est l'avenir du Grand Voyage en tant que genre de voyage ancré dans la tradition et de ses narrations virtuelles longues et fournies, dans une société post-moderne qui a vu la fin des grands paradigmes et des grands récits ? L'individu contemporain avec son désir de satisfaction immédiate sera-t-il encore capable de la patience qu'exige le rite initiatique qu'est le Grand Voyage ? S'agit-il d'un type de tourisme dépassé, réservé aux familles qui souhaitent se resserrer sur elles-mêmes et aux retraités, qui en dehors de leur avantage économique sur les jeunes, savent encore et ont le droit de prendre le temps de le perdre – rappelons-nous l'importance des moments oisifs durant la croisière ? Jean-Luc Gourmelen signalait déjà en 2008 la tendance des navigateurs à vouloir morceler leur croisière en étapes séparées par des retours à la vie ordinaire : premières prémices d'une fragmentation du Grand Voyage ?

D'autre part, les blogs de voyage longs et détaillés survivront-ils à l'éparpillement des communications, omniprésentes, multiples, mais superficielles ? Les blogs sont-ils les guides actuels d'un voyage d'un autre temps, amenés les uns et l'autre à disparaître ?

La survie des grandes figures mythiques de voyageurs et l'inertie des chronotopes qui poussent ces individus sur la route, vers une île déserte, ou à la recherche d'un paradis perdu, seront-elles suffisantes pour permettre à la tradition de se métamorphoser une fois de plus et de se perpétuer sous la forme d'autres pratiques voyageuses et narratives ? Probablement, mais la question doit être posée.

L'expérience, l'expérience racontée et le tourisme d'expérience

Approcher l'expérience touristique

Rappelons-le, avant son départ, le touriste voyage déjà dans des « *master-narratives* » (Bruner 2005 p.23) –ces scénarios qui préfigurent le voyage concret– à la fois personnels, culturels et traditionnels. Dans la réalité de l'ailleurs, en contact avec les

lieux et les autres, il performe ces esquisses de récits et les met en intrigue. Il recherche les aventures, des émotions pour pimenter cette configuration : pour amplifier, embellir, personnaliser et rendre plus authentique son histoire. Pour Edward Bruner, la recherche d'un récit à raconter modifie l'expérience, les touristes ne vivent pas uniquement dans le présent, mais ils dirigent leurs actions vers des rencontres qui seront le terreau de nouvelles histoires : « *The tour is a story in the making* » (Bruner 2005 p.23). On voyage dans un récit pour se pourvoir en histoires ! Le récit règne en amont du périple dont la nature concrète l'incorpore et le transforme en fiction augmentée¹.

To perform the site transforms a preexisting tourist tale from an abstract text into an embodied narrative, a somatic experience... The tourist story is emergent in the enactment. (Bruner 2005 p.24 – 26)

En aval, il ne reste que lui !

On ne peut approcher l'expérience du voyage dans ses aspects concrets ou imaginaires que par l'intermédiaire de la narration. Or, pour ceux qui s'intéressent au tourisme d'expérience, qu'ils soient chercheurs ou entrepreneurs, l'accès au vécu subjectif des touristes est une dimension clé pour la compréhension des phénomènes en jeu. Qu'il s'agisse de questionnaires, d'interviews plus ou moins structurées, d'analyse de blogs, peu importe : c'est toujours par le récit que les touristes partagent leur vécu. (Notons que j'entends ici « récit » dans l'acceptation de texte au sens large : un album de photos peut en dire long sur un voyage.)

Par conséquent, il importe de tenir compte de l'influence que les discours culturels et traditionnels ont sur les narrations personnelles d'expériences touristiques, comme les blogs de voyage qui font l'objet de ce travail. Ces histoires singulières ne peuvent pas être approchées indépendamment de leur dimension sociale, pas plus qu'un autre phénomène humain. Notre subjectivité est construite dans l'interaction avec les autres. La conscience de l'aspect culturellement induit de l'expérience racontée est indispensable pour l'utiliser comme moyen d'approcher le vécu individuel. Dès lors que l'on considère leur double nature, il est possible de se servir des récits comme indicateurs de l'expérience touristique en les étudiant selon la perspective choisie, l'aspect collectif ou singulier. Une étude qui associerait l'étude des blogs à des interviews permettraient probablement de mieux placer l'expérience privée dans son modèle idéal culturel.

Mais ils ne permettent pas de saisir l'expérience en train de se vivre : elle est insaisissable (Varela 1999). Comme le note justement Claudia Bell, les blogs ne peuvent pas servir de base quantitative pour mesurer l'expérience (Bell 2010) et les biais de la narration ne permettent pas de s'y fier pour des données factuelles précises.

¹ Référence à la réalité augmentée par des systèmes informatiques superposés et incrustés dans des séquences sensorielles, visuelles, auditives ou tactiles.

Schmallegger & Carlson abondent dans le même sens, soulignant d'une part l'intérêt de l'étude des blogs de voyage et d'autre part, la difficulté d'en retirer un contenu signifiant – notamment pour les entrepreneurs touristiques –, de déterminer les interactions entre les blogs et les autres sources d'information qu'elles soient virtuelles ou non, ainsi que d'en estimer l'impact en termes de marketing (Schmallegger & Carlson 2008). Cependant, ils insistent sur l'importance de cette nouvelle forme de communication, les blogs de voyages jouant aujourd'hui un rôle certain dans la diffusion des expériences touristiques, des représentations de lieux, des impressions données par les entreprises impliquées dans l'élaboration du voyage (Schmallegger & Carlson 2008, Puhlinger & Taylor 2008). Ils transmettent des jugements de valeurs et participent à la publicité, positive ou négative, des destinations et des services.

Un autre aspect de cette communication de l'expérience doit être mentionné : si les blogs sont influencés par les représentations collectives –le voyage parfait, l'attitude voyageuse, les destinations, etc.–, les blogs eux-mêmes participent à la formation de ces savoirs communs. Ils transmettent et réactualisent ces derniers. Car le commun n'est que la synergie des singuliers qui le constituent et sont constitués par lui (Revel 2010).

Configuration touristique : de la théorie à la pratique

J'ai mentionné une utilisation du storytelling qui me semble prometteuse, car respectueuse de l'intégrité de celui à laquelle elle s'adresse : je l'ai appelée storytelling actif. Il s'agit non pas d'imposer un récit tout fait, mais d'aider le client à l'élaboration de son propre récit.

Me basant également sur mon expérience en tant qu'opérateur touristique, j'effectuerai ici un saut pragmatique en liant théorie et monde pratique, en proposant une méthode d'utilisation de storytelling actif destiné au tourisme d'expérience. Le modèle que j'expose ici est déjà mis en œuvre de façon spontanée par de petits entrepreneurs touristiques et tout au moins partiellement, par certains opérateurs touristiques précurseurs. La pratique devance souvent la théorie !

Tout d'abord, il faut à nouveau souligner l'importance des relations humaines, de la narration et du partage de l'expérience pour que celle-ci soit jugée comme positive. Or, la satisfaction du touriste est le but à atteindre par les opérateurs pour fidéliser leurs clients ou favoriser la promotion spontanée de bouche à oreille : les blogueurs participent à cette dernière, comme je l'ai mentionné en citant le cas du campement Alouga au Sénégal. Dans les blogs, il y a peu de place pour des informations purement

descriptives : il s'agit de narration. Cependant, lorsqu'une vraie rencontre se produit avec l'entrepreneur touristique, elle prend naturellement place dans l'histoire.

Or, la différence entre un producteur de services classique (et dans une moindre mesure peut-être, un producteur de biens) et celui qui se donne pour but de participer à l'élaboration d'expériences signifiantes pour ses clients réside dans la relation humaine ajoutée aux services proposés. En soutenant le touriste dans la construction de son récit, l'entrepreneur touristique entre en relation avec lui et participe ainsi à la réussite de son expérience.

Pour développer cette méthode, le concept de mimésis développé par Paul Ricœur et la notion de configuration du voyage, présentée au chapitre 5, s'avèrent intéressants.

Préfiguration

Comme je l'ai déjà souligné maintes fois, le récit qui fournira la base de l'histoire du voyage achevé s'élabore avant le départ. Étant donné son rôle fondamental, les entrepreneurs touristiques auraient avantage à ce que l'expérience concrète du touriste s'accorde à son attente ou la dépasse en qualité. Pour cela, ils pourraient participer à développer le réseau conceptuel de l'action. En s'accordant aux buts (aventure, idylle, découverte, etc.) et aux motifs des voyageurs (construction identitaire, dépassement de soi, fuite momentanée de la vie ordinaire, etc.), en tenant compte des agents (connaissances et compétences pratiques, matériel, etc.) et des circonstances (contexte de vie, informations historiques, géographiques, anecdotiques, mythiques, etc.), en apportant les explications nécessaires pouvant étoffer et aider à mieux comprendre, donc à donner sens à ce réseau, ils permettraient d'intégrer le niveau personnel du scénario dans un cadre plus large. De plus, le langage propre à l'expérience est une ressource symbolique qui en facilite la narration. Le vocabulaire, le genre narratif complètent la pratique et en autorisent le partage. Favoriser leur acquisition et développer les connaissances des touristes, en amont du voyage, stimulerait l'élaboration d'un scénario intérieur ajusté à l'expérience proposée, et donc augmenterait les chances de satisfaire les voyageurs (Urbain 2008).

Configuration

Prendre connaissance du scénario individuel des touristes, de leurs attentes, avant le séjour ou au début de celui-ci, c'est se donner la possibilité de l'accorder, dans la mesure du possible, à la réalité du voyage et d'éviter ainsi de trop grands écarts entre le rêve et sa concrétisation. Il s'agit d'accompagner les touristes dans la phase de configuration du

leur rêve dont l'esquisse prend forme, se précise, s'enrichit dans sa confrontation avec la réalité. En libérant quotidiennement un espace dédié au récit des expériences de la journée, en incitant les voyageurs à mettre leur vécu en mots, on les seconderait dans la mise en intrigue de leur voyage, dans l'édification de leur récit : une invitation au carnet de voyage oral, et pourquoi pas à tenir un journal classique, ou même virtuel. En le complétant par des explications et des anecdotes qui l'enrichissent, l'opérateur touristique ajouterait une plus-value au capital culturel de ses clients.

La fin du séjour forme, avec les « peak experiences », le squelette de l'histoire qu'à son retour le voyageur racontera à qui veut l'entendre. L'opérateur pourrait apporter une aide précieuse en utilisant les derniers moments passés en sa compagnie pour le soutenir¹ dans l'élaboration de son narratif : ceci tout simplement en reconstruisant la chronologie, en complétant la causalité, en rappelant les moments forts, les défis relevés, les difficultés surmontées, en réintroduisant la trame discrète des moments triviaux. Il ne s'agit pas de créer un récit à la place du touriste, mais au contraire, de l'inciter à reformer et personnaliser le scénario intérieur qui l'a poussé au départ, en fonction de l'expérience qu'il a vécue. Cette nouvelle version de son histoire deviendra, au fil des récitations, le voyage dont il se souviendra (Bruner 2005, Urbain 2003A, 2008).

Participer à étoffer le récit des clients et à en augmenter la valeur narrative est avantageux pour le pourvoyeur de services touristiques : il accroît le degré de satisfaction du touriste et les chances que celui-ci porte un témoignage positif sur son activité. Les récits de voyage se répandront non seulement oralement, de bouche-à-oreille, mais aussi par publication sur le réseau, ce qui en multiplie actuellement l'impact de façon exponentielle. Il est bon de rappeler que les blogs, grâce à leur genre –récit de voyage ou épopée– possèdent l'impact émotionnel et riche de sens recherché en marketing dans le « storytelling », et dont sont dépourvues les autres sources d'informations plus descriptives.

Refiguration

La refiguration est le domaine du lecteur. C'est lui qui, en recevant le récit, l'interprétera et y lira un nouveau monde. Il sera une petite pierre dans l'édifice de son rêve de voyage : médiateur du désir dont l'importance variera en fonction de sa qualité narrative, bien sûr. Mais pour que ce récit atteigne un plus grand public, l'opérateur touristique pourrait donner à ses clients des conseils pour le publier en ligne, des mots-clés à utiliser pour en accroître la visibilité, une liste de liens intéressants à y ajouter. Il

¹ Je souligne qu'il est important de soutenir l'histoire personnelle des touristes et non leur imposer un récit qui ne les contiendrait pas !

aurait avantage à soutenir la publication sur des sites neutres et non directement sponsorisés, car ils semblent avoir un meilleur impact sur les pairs, étant perçus comme moins biaisés (Schmallegger & Carlson 2008).

Cette proposition devrait faire l'objet d'une étude en collaboration avec des opérateurs touristiques qui l'appliquent déjà concrètement. Je l'ai mise partiellement en pratique lorsque je travaillais moi-même avec des touristes. Les connaissances théoriques que j'ai acquises depuis, l'enrichissent et en développent le potentiel : elle demande à être testée.¹

Il serait intéressant dans ce cadre de prendre en compte la perspective de l'entrepreneur touristique. L'établissement de relations plus ouvertes avec ses clients est aussi une possible source de satisfaction pour lui. De plus, en participant à l'élaboration du récit de ses clients, il participe également à la construction du savoir commun : sa position en est d'autant plus valorisante. La satisfaction de ses clients et la reconnaissance d'être cité sur des blogs participent à sa construction identitaire. Et à son expérience professionnelle, qui peut elle aussi être signifiante, car prenant sens dans le partage de son propre récit, en interaction avec le touriste.

¹ J'ai eu la confirmation de la validité de cette proposition lors d'une rencontre avec Miguel Cotton spécialiste précurseur du voyage d'expérience, dont l'agence est une référence en la matière, lors des « rendez-vous Champlain 2012 », colloque dédié à l'expérience touristique. Il m'a appris que certains entrepreneurs touristiques accordaient dès à présent une plus grande place à l'élaboration du récit par le touriste durant son séjour. Mais il a signalé la marginalité de telles initiatives et l'importance de publier ce modèle de travail.

7. Et alors ce voyage ? Conclusions

Dans ce travail, basé sur les blogs de voyage de navigateurs français partis pour un périple à la voile d'un ou deux ans autour de l'Atlantique, j'ai étudié la relation entre l'expérience vécue, l'expérience racontée et l'économie d'expérience qui participe par la production de biens et de services à l'élaboration de cette expérience. Ceci afin de comprendre le rôle joué par la narration dans l'élaboration d'une expérience touristique réussie à la fois à un niveau personnel et à un niveau collectif. Je me suis placée dans une perspective scientifique double – folkloristique et géographique.

Dans un premier temps, j'ai étudié le Grand Voyage d'un point de vue ethnographique. En replaçant l'expérience vécue dans le cadre plus large de la quête d'autonomie du sujet actuel et en analysant les espaces du voyage, j'ai souligné la profondeur sociale du besoin qui anime les voyageurs d'alterner liberté et sécurité, indépendance et lien aux autres. À travers l'analyse des blogs qui racontent le Grand Voyage, j'ai ensuite examiné les rapports qui relient le voyage vécu et sa narration. Considérant ces récits comme une forme de folklore moderne, j'ai montré à l'aide du concept de mimésis de Paul Ricœur et de l'analyse chronotopique de Mikhaïl Bakhtin que le voyage lui-même est la performance d'un conte moderne dont l'auteur est le héros. Le double caractère de ces récits, individuel et collectif, ainsi que les biais que la narration fait intervenir dans la retransmission de l'expérience, ont été mis en évidence. Ensuite, j'ai décrit la place des blogs dans le tourisme d'expérience et analysé le rôle qu'ils peuvent y jouer en tant qu'outils d'approche de l'expérience touristique. Pour terminer, j'ai proposé une utilisation pratique de la narration par laquelle les entrepreneurs touristique pourraient soutenir leurs clients dans l'élaboration de leur expérience et de leurs souvenirs.

Bien que réservé à quelques uns, le Grand Voyage est un rituel d'aujourd'hui par lequel les voyageurs s'initient à l'indépendance, à la liberté et à l'ailleurs. Il témoigne également de leur recherche d'intimité, de stabilité, de repli sur soi. Les voyageurs s'en vont dans l'ailleurs pour se confronter à eux-mêmes et au monde, autant que pour s'échapper de celui-ci. Cette expérience leur paraît originale, extraordinaire : elle l'est à leur niveau. Cependant, ils reproduisent à leur insu une aspiration commune. Tant leur voyage que le récit qu'ils en font sont des constructions culturelles interprétées subjectivement et qu'ils transposent dans l'espace.

Le déplacement géographique facilite une déterritorialisation nécessaire à la quête identitaire, au changement qui permet le devenir. Je me suis donc concentrée sur l'analyse de ces espaces pour mettre en évidence le caractère ambigu du Grand Voyage et mieux comprendre l'interface individuel-culturel qui le construit. Les voyageurs ont une double attitude au monde. Voyageurs, ils cherchent la liberté et l'évasion des normes, ils s'ouvrent au monde et à l'altérité. Nomades, leur déplacement leur garantit l'isolement et rend possible le repli sur soi, sur l'intimité du foyer-voilier et l'appartenance à la tribu des mêmes, des voileux. Les levers d'ancre et les ancrages concrets de la croisière font alterner les espaces de socialisation avec la mer, aterritoriale, vide de toute humanité. Cette solitude ne devient signifiante que par rapport aux autres et à leur absence, et se révèle lorsqu'elle est rompue et que le partage est à nouveau de mise. Malgré le désir d'autonomie des navigateurs, le Grand Voyage se vit dans la relation aux autres : relation à ceux qui partagent les mêmes valeurs et servent de miroirs, et à ceux dont l'altérité permet la réflexivité.

Les blogs sont eux des espaces de continuité avec les proches –ou les moins proches– restés à terre dans la vie ordinaire : en écrivant, les blogueurs se reterritorialisent. Ces récits constituent des espaces construits, réglés par des codes et des normes collectives qui rendent la transmission de l'expérience possible. Espaces de construction identitaire aussi, où les blogueurs créent et contextualisent l'image qu'ils veulent donner d'eux-mêmes en tant que voyageurs : une image valorisante et acceptable par leurs pairs.

En analysant les blogs dans une perspective folklorique –c.-à-d. comme l'expression individuelle de valeurs communes–, je les ai reliés aux genres du récit de voyage et de l'épopée : ils sont inscrits dans une longue filiation narrative dont ils s'inspirent. L'étude des espaces racontés du voyage m'a permis de faire ressortir encore davantage l'ancrage historique de leurs représentations actuelles. Derrière le Grand Voyage se cachent des aspirations anciennes, des schèmes robustes dont notre époque autorise l'incorporation en les mêlant à des schèmes récents et plus volatiles. En me penchant sur les récits en tant que configuration de l'expérience, il est apparu que le Grand Voyage concret constitue la mise en scène dans le théâtre du monde d'un récit préfiguratif, influencé tant par les contes et les récits de voyages anciens que par les modes et les tendances sociétales actuelles ; l'interprétation des anecdotes, des péripéties et des décors réels ajoute de l'authenticité à la configuration narrative du récit préalable. Les voyageurs sont les acteurs d'une pièce connue, qu'ils renouvellent par la fraîcheur de leur interprétation. Et leurs blogs, une expression folklorique qui se renouvelle sans cesse : mais les espaces mythiques des héros persistent.

Pour mettre en scène ce récit, les voyageurs –qui sont aussi touristes et s'en cachent de moins en moins– ont besoin du support d'une série de producteurs de biens et de services : le Grand Voyage est aussi une expérience touristique et une expérience de consommation. Or, dans le contexte d'une économie d'expérience comme le tourisme, il faut rappeler que la valeur d'une expérience pour celui qui la vit vient du sens qu'il peut lui donner, et donc, de la façon dont il peut la partager. Le récit tient donc une place fondamentale dans ce processus. Les blogs permettent d'appréhender le voyage sous deux angles. Ils approchent l'expérience subjective vécue par les voyageurs, mais ils transmettent aussi une image culturelle du voyage parfait. Ils peuvent également jouer un double rôle pour l'industrie touristique. D'une part, ils informent sur le voyage. De l'autre, ils interagissent avec les entrepreneurs touristiques. En effet, les blogueurs se font, à leur insu, « storytellers » : leurs récits peuvent servir de promotion directe pour les services et les biens qu'ils mentionnent, ou être utilisés comme discours pour vendre des produits apparentés. De plus, ils fonctionnent en support des guides touristiques, ne donnant peut-être pas beaucoup d'indications précises sur les destinations mais les colorant d'affects suscitant ainsi le désir de les visiter. Dans ces utilisations promotionnelles, le pouvoir des blogs réside non seulement dans leur authenticité –ils racontent du vécu– mais aussi dans leur qualité d'histoires captivantes.

En conclusion, l'approche interdisciplinaire choisie s'est montrée fructueuse. Envisager les blogs de voyages sous une perspective folkloristique m'a permis de mettre en évidence le récit collectif derrière les discours singuliers. L'espace fut une clé de compréhension. En effet, l'espace est une composante essentielle à l'identification : l'individu et le groupe existent toujours quelque part. Les identités se forment à la croisée d'espaces concrets et subjectifs : dans les espaces culturels que dévoilent les récits. De plus, dégager les composantes folkloriques des récits sur l'espace et les territoires ouvre des perspectives intéressantes pour l'appréhension de la construction culturelle de ceux-ci. Les travaux de Paul Ricoeur ont constitué une base métathéorique qui non seulement m'a aidée à relier les différents éléments de cette étude, mais aussi m'a permis d'aboutir à des propositions pratiques.

Cette étude démontre le rôle déterminant joué par la narration dans la construction d'une expérience touristique réussie.

Premièrement, en racontant un voyage qui apparaît unique et individuel, mais ne présente pas moins un caractère collectif et culturel, le touriste montre son individualité de même qu'il prend place dans le cadre plus large des grands récits traditionnels : liberté et appartenance. Par leur large diffusion, les blogs représentent une valeur culturelle pour leurs auteurs. En effet, ils contribuent au processus identitaire des

blogueurs ainsi qu'à l'élaboration de leurs souvenirs : leurs auteurs sont les héros d'une histoire qui les dépasse. De ce fait, derrière les anecdotes personnelles, les lecteurs peuvent se reconnaître dans les aspirations communes et traditionnelles partagées dans les récits et s'identifier ainsi à leurs auteurs.

Deuxièmement, la place importance accordée aux relations humaines dans les narratifs en font un autre élément à prendre en considération. Les blogs font référence aux professionnels du tourisme qui se sont impliqués dans une relation avec leurs clients. Gagnant ainsi une visibilité insoupçonnée, les acteurs touristiques deviennent non seulement les représentants de leur territoire, mais aussi les bons ou les méchants du conte selon la qualité de la relation établie avec leurs clients. Ils colorent ainsi positivement ou négativement le récit et l'image d'eux que celui-ci transmet.

Prenant ces deux points en considération et utilisant la théorie de la mimésis de Ricoeur, je propose une méthode pratique qui ouvre de nouvelles potentialités pour l'industrie touristique et invite à approfondir la recherche. En effet, en engageant une relation positive avec leurs clients, les professionnels du tourisme prennent place dans le récit de ceux-ci. De plus, en favorisant un storytelling actif, c.-à-d. en soutenant leurs clients dans la composition de leur narratif, non seulement ils aident ceux-ci à élaborer leur expérience et à la partager, mais ils bénéficient d'une visibilité sur la Toile. En outre, ils peuvent retirer la satisfaction de contribuer eux aussi à l'élaboration d'un savoir commun auxquels les blogs participent. Ils oeuvrent ainsi doublement à la construction d'une expérience touristique réussie. Cette méthode est parfois spontanément mise en pratique, notamment par de petits entrepreneurs touristiques.

Il serait intéressant d'étudier cette mise en récit commune et la relation humaine qui s'établit alors. De plus, prendre en compte la perspective des entrepreneurs touristiques, permettrait de comprendre quel est le rôle de cette interaction dans leur propre processus de construction identitaire.

Svensk sammanfattning

Den Stora Resan. Upplevelsen, den berättade upplevelsen och upplevelseindustrin

En analys av resebloggar om långfärdssegling

I det moderna samhället har begrepp som individualitet, självförverkligande och autenticitet blivit centrala. Man vill bli hjälte i sin egen saga. Upplevelseekonomin, inte minst turismen, har vind i seglen och man är villig att betala för att uppleva intensiva och berikande upplevelser som sedan infogas i ens identitetsbygge. I den kontexten spelar berättandet som meningsskapare av det upplevda en viktig roll, något som bl.a. de otaliga reseberättelserna på nätet visar. Den turistiska upplevelsen utgör en utmaning för forskare och turismindustri. Baserad på elektroniska resedagböcker skrivna av franska långfärdsseglare syftar denna studie till att analysera relationen mellan upplevelsen (själva resan), den berättade upplevelsen (resebloggarna) och upplevelseindustrin (turismindustrin) samt att studera berättelsens roll i skapandet av en lyckad turistisk upplevelse såväl på ett personligt som på ett kollektivt plan.

De som lämnar jobb, hus, familj, vänner för en lång seglats på de stora oceanerna gör « en stor resa » (Un Grande Tour) som blir ett gott exempel på en transformativ upplevelse. Långfärdssegling har länge varit något för äventyrare, men idag har det vuxit fram en betydande industri som gör en seglats möjlig för gemene man. Varje år kastar hundratals båtar loss i Europa för att korsa Atlanten. De som åker börjar sin resa i andras reseberättelser och avslutar den med sin egen saga, i synnerhet nu då internet ger alla en möjlighet att publicera resebloggar. Dessa utgör mitt material. Jag undersöker dem genom närläsning. Jag närmar mig materialet kritiskt hermeneutiskt enligt Paul Ricoeur som menar att tolkning går tillbaka på den konkreta världen. Jag använder även kulturanalytiska teorier och metoder och har ett tvärvetenskapligt folkloristiskt-kulturgeografiskt perspektiv.

Rummet är ett väsentligt element i både vårt individuella och kollektiva identitetsbygge. Vi kan inte tänka oss utan att tänka oss någonstans. Inte heller kan vi berätta utan att situera våra berättelser spatialt. Vidare tolkar individen konkreta platser både personligt och med hjälp av kulturella förebilder. I ett försök att undersöka upplevelsen studeras själva resan etnografiskt. En spatialanalys med huvudvikt på sjön som aterritoriellt rum visar nutidsindividens behov av att alternera frihet med stabilitet, autonomi med beroende samt resans betydelse i resenärernas identitetsbygge. I

bloggarna ger seglarna inte bara mening och sammanhang åt sina upplevelser, utan de omformar dem för att göra bloggarna acceptabla i den rådande kulturella kontexten. Då de publiceras på den offentliga arena som nätet utgör bidrar berättelserna i sin tur till att upprätthålla normerna för resor och resebloggar.

Resebloggarna betraktas som den folkloriserade formen av en litterär genre. De utgör en nutidssaga med tonvikt på individens autonomi men med rötter i traditionen. Med hjälp av Mikhail Bakhtins kronotoper och Paul Ricoeurs *mimèsis* analyseras relationen mellan resans konkreta rum och resenärernas subjektivt upplevda rum i berättelserna. Analysen avslöjar de djupt i den västerländska traditionen förankrade kollektiva dragen hos en upplevelse som tros vara unik, originell och personlig. Under den verkliga resan tolkar och producerar seglaren en kollektiv berättelse som den konkreta världen förser med dekor och kulisser. I bloggen blir den enskilda författaren hjälte i en av honom själv återanvänd folklöre.

I upplevelseturismens kontext kan resebloggarna öppna ett dubbelt perspektiv. De närmar sig resenärernas subjektiva upplevelse då de informerar om resan. Bloggaren ger också omedvetet en kulturellt förankrad bild av den perfekta resan. Därför kan hans berättelse användas i marknadsföring av produkter eller service för i bloggarna ligger kraften hos en autentisk berättelse. Berättelserna om besökta platser visar hur den bild en seglare har av en plats påverkar hans uppfattning av denna. Bilden påverkas mest av relationerna med andra seglare och lokala invånare. Hur dessa kontakter utfaller bidrar till den positiva eller negativa representationen av platserna och sprids genom bloggarna.

I denna studie pekar jag på att en resa som framstår som unik och individuell ändå har en kollektiv och kulturbunden karaktär. Att betrakta resebloggar som en form av nutidsfolklöre gör det möjligt att framhäva det kollektiva i de personliga reseberättelserna och vilken identitetsmarkerande roll rummet har i dem. Förvisso blir rummet en nyckel till denna förståelse. Individen och gruppen existerar alltid någonstans. Växlingen mellan behov av frihet och stabilitet, autonomi och beroende återspeglas i olika rum under resan och visar hur identitetsbygget går till.

Denna avhandling öppnar nya vägar för upplevelseturismen och för vidare forskning. Den avgörande roll som berättandet har för en lyckad turismupplevelse samt vikten av de mänskliga relationerna måste beaktas i turismindustrin. Genom att stödja sina kunder i konstruktionen av berättelser under resans lopp kan turismentreprenörerna både förstärka de positiva platsrepresentationerna och hjälpa turisterna i deras identitetsbygge.

Nyckelord : resebloggar, långfärdssegling, turismupplevelse, folklöre, rum, berättande, individualitet, kultur, turism, Ricoeur, Bakhtin, kronotoper

English abstract

The Grand Voyage. The experience, the narrated experience and the experience economy

An analysis of ocean cruisers travel blogs

In today's society, the model of an autonomous, creative, and original individual controlling his or her own life is omnipresent. Although the desire of emancipation is a social phenomenon that becomes normative, we want to be the hero of our own story. The experience economy is a growing sector aiming at creating favorable conditions for clients to make intensive, enriching, and significant experiences they can use in their identity construction. In this setting, narration plays a central role, as attested to by the numerous personal stories published on the Internet. The approach to the tourist experience becomes an important challenge for the scientific research and the tourist industry – a main actor in the experience economy.

The aim of the present study based on travel blogs written by French short-term ocean cruisers, is to investigate the relationship between the experience (the cruise), the narrated experience (the travel blogs), and the experience economy (the tourism) in order to understand the role played by the narration in the construction of a successful tourist experience at both a personal and a collective level.

As any other experience, the tourist experience itself cannot fully be reached but only be approached. Narration is the main medium to make tourist experience meaningful and communicable. By the narrative interpretation of their real-life experience, the individuals share not only their personal perceptions, feelings, and thoughts but also their cultural knowledge. They use conventional forms to express collective ways of thinking referring to their own sensibility while appealing to the cultural competence of the audience they address to. As narratives of tourist experience, the travel blogs offer a rich source of knowledge about both the personal and normative character of the journey.

The « Grand Voyage » of those who leave their ordinary life, job, family, home, and friends to cruise the Atlantic Ocean, one or two years on board their sailing boat, exemplifies a transformative and significant tourist experience. Ocean cruising has been for long reserved to adventurers. Today however, an important industry has grown that

makes such an experience accessible to ordinary people who are ready to devote time and money to accomplish their dream. Every year, hundreds of sailing boats cast off from Europe to cross the Atlantic Ocean. Most often those who leave their routine life already start their journey when reading the travel stories of previous navigators and they end it when telling their own story, especially today when the Internet gives everybody the possibility to publish travel blogs.

Interpretative pragmatism gives primacy to the action, the process, the value of the concrete everyday experience, and the relationship between science and ordinary life, which makes it a suitable epistemological frame to support my dual disciplinary position. As a folklorist, I focus on the individual expression of the cultural values. As a geographer, I consider space –concrete or imaginary– as an intrinsic element of the real-life and of the narrated experience. The methodology used in this work is based on the critical hermeneutics according to Paul Ricoeur. I also rely on the cultural analysis considered as both a theory and a method.

The core of my material is constituted by 12 blogs that I examine in depth using the close reading method. This material is implemented by numerous other blogs, threads of discussion on specialised forums, and the interview of a family back from « the Grand Voyage ».

My investigation is supported by two axes of thinking.

Firstly, I consider space as an essential element of both our individual and collective identity construction. We cannot think about ourselves without thinking us being somewhere. In the same way, we cannot tell our stories without situating them spatially. We are situated in the world, between the subjectivity of our interior space and the materiality of the external space. We give sense and meaning to this dual position when we translate it into language. Therefore, we tell about the concrete places with both our personal sensibility and the help of cultural patterns. Our narration will in turn be interpreted by our audience within a shared cultural space.

Secondly, the trend for contemporary individuals to assume their contradictory needs and aspirations rather than having to make choices, constitutes a leading thread running through all this research.

In an attempt to explore the experience, the journey is studied ethnographically.

To minimise the bias of the written narration, this part of the work is mainly based on the interview of a couple of travellers, forums threads of discussion, and my own experience as a sailor. At first sight, the « Grand Voyage » appears to be an initiation to freedom and independence. However, the sailors are also looking for stability and close

relationships. Those paradoxical aspirations are represented by the referential characters of both the traveler and the nomad and they are confirmed by the analysis of the different spaces of the journey –especially the sea seen as an aterritorial space. Furthermore, the significance of the journey as regard for the identity construction of the travellers is brought to the fore. The « Grand Voyage » is a transformative and significant experience that offers the possibility of an unceasing oscillation between freedom and stability, autonomy and belonging, originality and norms. It becomes a part of the life-story of the travellers.

Firstly, the travel blogs of the sailors are studied from their author's perspective, in interaction with their audience. Through their narration, the sailors give meaning and coherence to their experience. But, they adapt this experience to make it acceptable to the prevailing cultural context. Since they are published on the public space of the Internet, the travel stories also contribute to maintaining the norms of the journeys and travel blogs.

Secondly, the travel blogs are considered as the folklorised form of a literary genre. They constitute a contemporary tale emphasizing the individual autonomy while being rooted in the tradition. The relation between the concrete space of the journey and the subjective space of the travellers as they express it in their stories is investigated with the help of Mikhail Bakhtin's chronotopes and Paul Ricoeur's *mimèsis*. This analysis reveals the features, deeply anchored in the western tradition, of an experience believed to be unique, original, and personal. During the real-life journey, the sailors interpret and produce a collective story that the concrete world provides with a decor and enriches with anecdotes. In the blogs, the individual author becomes the hero of a folklore that he or she renews on his or her own way.

In the context of the experience economy, the travel blogs give rise to a double perspective.

Firstly, they approach the subjective experience of the travellers because they inform the reader about the journey almost in real-time. In particular, they give access to trivial details that generally disappear from the post-journey narrative.

Secondly, the bloggers also unconsciously give a culturally rooted image of the perfect journey : due to narrative bias –personal and cultural– the tourist experience is idealised. Therefore, the blogs can be used for marketing goods and services, especially because they have the persuasive strength of authentic stories.

The narratives concerning the visited places show the influence of the preconceived image the travellers have of these places. Nevertheless, this image is affected by the relations the sailors establish with the other navigators and the inhabitants. The quality of

these relations affects the final representation of the place that is spread through the blogs. Through their blogs, the sailors share emotions more than pure information. They act as desire mediators and stimulate new departures more than they serve as travel guides for the readers.

As a conclusion, this study demonstrates the critical role played by the narration in the construction of a successful tourist experience.

Firstly, by telling a journey that appears unique and individual but has nonetheless a collective and culturally bounded character, the tourist shows its individuality and he or she takes place in the larger frame of the big story of his or her tradition : freedom and belonging. Because of their large publication, the blogs afford a high cultural value to their authors. They contribute to the bloggers identity process as well as to the construction of their memories : they become the heroes of a story that surpasses them. Beyond the personal anecdotes, the readers recognise themselves in the common and traditional aspirations shared through the blogs. That allows them to identify themselves with the authors.

Secondly, the important place of the human interactions makes the narratives another key element to be taken into consideration. The blogs refer to the tourism professionals who involve themselves in a relationship to their clients. The tourism professionals act as representatives of their own places. But more than that, they become either the goods or the villains of the tale depending on whether they give a positive or a negative coloration to the story.

Taking into account these two points and using the mimèsis theory of Paul Ricoeur, I propose a method of working that offers new prospects to the tourist industry and calls for further research. Indeed, by engaging themselves in a positive mutual relation, the professionals take place in the narrative of the tourists. By actively supporting clients in the construction of their narrative at the time of their experience, the tourism professionals participate in the elaboration of a positive tourist experience while getting some visibility on the Internet. To consider this interaction from the perspective of the tourism professionals would allow to better understand the role it plays on their own identity process.

Keywords : travel blogs, ocean cruising, tourism experience, folklore, space, narration, individuality, culture, tourism, Ricoeur, Bakhtin, chronotopes.

Bibliographie

- Abel**, Olivier et Porée Jérôme (2007), *Le vocabulaire de Paul Ricoeur*, Paris : Elipses.
- Abrahams** Roger D. (1986), « Ordinary and extraordinary experience », *The anthropology of experience*, Victor W. Turner & Edward. M. Bruner, eds., Urbana : University of Illinois Press.
- Adelswärd**, Viveka (1996), *Att förstå en berättelse : eller historien om älgen*, Stockholm : Bromberg.
- Allard**, Laurence & Vandenberghe Frédéric (2003), « Express yourself : les pages perso », *Réseaux* 2003/1 n°117 pp.191-219 <http://www.cairn.info/revue-reseaux-2003-1-page-191.htm>.
Dernier accès: 12/2012.
- Allen**, John (2008), « Pragmatism and power, or the power to make a difference in a radically contingent world », *Geoforum* 39 (2008), p. 1613-1624.
- Andersson**, Tommy (2007), « The tourist in the experience economy », *Scandinavian Journal of hospitality and Tourism*, vol.7, n°1, 46-58, 2007.
- Arvidsson** Alf (1999), *Folklorens former*, Lund : Studentlitteratur.
- Arvidsson**, Alf (1998), *Livet som berättelse*, Lund : Studentlitteratur.
- Arvidsson**, David & Bauwens, Michel (2007), « The experience economy will not be capitalist! », *Kommunikations Forum* <http://www.kommunikationsforum.dk/artikler/the-experience-economy-will-not-be-capitalist>. Dernier accès : 02/2013.
- Åström**, Anna-Maria (2012), « Etnologi och folkloristik : för vad och för vem », *Källan* 1/2012, p.3.
- Badger**, Meredith (2004), « Visual blogs », *Into the blogosphere*, L.J. Gurak et al., eds. http://blog.lib.umn.edu/blogosphere/visual_blogs.html. Dernier accès : 01/2013.
- Bakhtin**, Mikhail (1994), *The dialogical Imagination*, Austin : University of Texas Press.
- Banyai**, M. & Glover T.D. (2012), « Evaluating research methods on travelblogs », *Journal of Travel Research* 2012, 51:267. <http://jtr.sagepub.com/content/51/3/267>. Dernier accès : 12/2012.
- Barnes**, Trevor (2008), « American pragmatism : toward a geographical introduction », *Geoforum* 39 (2008), p. 1542-1554.
- Barnes**, Trevor (2009), « Pragmatism », *Dictionary of Human Geography*, D.Gregory, R.Johnston, G.Pratt, M.Watts & S. Whatmore, eds., Oxford : Wiley – Blackwell.
- Bauer**, Ana (2005), *L'individualisation des sensibilités et des comportements : impacts touristiques*, rapport réalisé pour la Direction du Tourisme –Ministère délégué au Tourisme –France : http://www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/demande/individualisation.pdf
- Bauman**, Richard, ed. (1992), *Folklore, cultural performances, and popular entertainments*, New York : Oxford University Press.
- Bauman**, Zygmunt (2005), *Liquid life*, Cambridge : Polity.
- Baumer** E., Sueyoshi M. & Tomlinson B. (2008), « Exploring the role of the reader in the activity of blogging », *CHI* 2008 avril 5-10 : Florence. <http://www.ics.uci.edu/~ebaumer/chi1132-baumer.pdf>. Dernier accès : 12/2012.
- Baumgartner**, Emmanuèle (2008), « Epopée », *Encyclopedia Universalis* 2008.

- Bell**, Claudia (2010), « Budget backpackers testing comfort zones in Mongolia », Hannam, Kevin & Diekmann Anya, eds.(2010), « *Beyond Backpacker Tourism : mobilities ans experiences* », Bristol : Channel View Publications.
- Berger**, Arthur A. (1997), « Narratives in popular culture, media and everyday life », Thousand Oaks : Sage Publications.
- Bertaux**, Daniel (1997/2005), *Le récit de vie*, Paris : Armand Colin.
- Bertho Lavenir**, Catherine (1999), *La route et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris : Odile Jacob.
- Blank**, Trevor, ed. (2009), *Folklore and the Internet: Vernacular Expression in a Digital World*, All USU Press Publications. Book 35, http://digitalcommons.usu.edu/usupress_pubs/35
- Boje**, David (2008), *Storytelling organizations*, London : Sage Publications.
- Boswijk** Albert, **Thijssens** Thomas & **Peelen**, eds.(2006), « A new perspective on experience economy », <http://www.experience-economy.com/category/meta/publications/> Dernier accès : 2007.
- Boswijk** Albert, **Thijssens** Thomas & **Peelen**, eds. (2007), *A new perspective on experience economy*, Amsterdam : Pearson Education.
- Bouchardon**, S. & Deseilligny O. (2010), « SIC et littérature », XVIIe congrès de la Société française des sciences de l'information et de la communication (SFSIC), juin 2010. <http://tabarqa.u-bourgogne.fr/outils/OconfS/index.php/SIC/SFSIC17/paper/view/124> . Dernier accès : 12/2012.
- Bourdieu**, Pierre (1989), *Le sens pratique*, Paris : Editions de Minuit.
- Boyer**, Régis (2008), « Sagas », *Encyclopedia Universalis 2008*.
- Brachet**, Camille (2011), Du blog au livre : l'écrivain en ligne, *Médiation et Information* n°33 – 2011: pp.161-174.
- Brunel**, Sylvie (2006), *La planète Disneylandisée. Chrinoque d'un tour du monde*, Paris : Sciences Humaines.
- Brunel**, Sylvie (2006), « Quand le tourisme disneylandise la planète », *Sciences Humaines* n°174 –août 2006.
- Bruner** Edward M. (1986 A), « Experience and its expressions », *The anthropology of experience*, Victor W.Turner & Edward. M. Bruner, eds., Urbana :University of Illinois Press.
- Bruner**, Edward M. (1986), « Ethnography as narrative », *The anthropology of experience*, by Victor W.Turner & Edward. M. Bruner, eds. Urbana : University of Illinois Press.
- Bruner**, Edward M. (2005), *Culture on the tour : ethnographies of travel*, Chicago : University of Chicago Press.
- Bruner**, Jerome S. (1996), *The culture of education*, Cambridge : Harvard University Press.
- Brunet** R., Ferras R. et Théry H. (2005), *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, Paris : Documentation française.
- Brunet** Roger & Dollfus Olivier (1990), « Mondes Nouveaux », *Géographie Universelle*, Paris : Hachette / Reclus.
- Bruns**, Axel & Jacobs Joanne (2007), *Uses of blogs*, New York : Peter Lang Publishing.
- Bushell**, Robyn & Anderson Kay (2010), « A clash of Cultures or definitions? Complexity and Backpacker tourim in residential communities », *Beyond Backpacker Tourism : mobilities ans experiences*, Kevin & Diekmann Anya, eds., Bristol : Channel View Publications.

- Cardon**, D. & Delaunay-Téterel H. (2006), « La production de soi comme technique relationnelle », *Réseaux* 2006 n°138 pp.15-71. <http://www.cairn.info/revue-reseaux-2006-4.htm> . Dernier accès : 12/2012.
- Christin** Rodolphe (2000), *L'imaginaire voyageur ou l'expérience exotique*, Paris : L'Harmattan.
- Clougherty**, R.J. Jr (2006), « The oral epic and the web site : a story of convergence », *Storytelling in a liminal time*, Boria Sax, ed., Bradford : Emerald Group Publishing
- Cohen**, Scott (2010), « Reconceptualising Lifestyle Travellers : contemporary drifters », *Beyond Backpacker Tourism : mobilities and experiences*, Hannam, Kevin & Diekmann Anya, eds., Bristol : Channel View Publications.
- Cornell**, Jimmy (2008), *Routes de Grande Croisière*, Aix-en Provence : Vagnon.
- Crang**, Mike (2009), *Cultural Geography*, Routledge.
- Croisile** Bernard (2006), Dix memos sur la mémoire, *La Recherche* : les dossiers, 22/2006.
- Crozat** D., Dresch J., George P., Pinchemel P., Rozenblat C., Volle J-P. (2008), « Géographie », *Encyclopaedia Universalis* en ligne <http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/geographie/#31> Dernier accès : 2010.
- Csikszentmihalyi**, Mihaly (1997), *Vivre: la psychologie du bonheur*, Paris : Robert Laffont Pocket.
- Dann** G. & Liebman Parrinello G. (2007), « From travelogue to travelblog : (re)-negotiating tourist identity », *Acta Turistica*, 19(1), 7-29.
- Dauenhauer**, Bernard (2008), « Paul Ricoeur », *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*, Edward N. Zalta, ed., <http://plato.stanford.edu/archives/fall2008/entries/ricoeur/> . Dernier accès : 2011.
- de Montbron**, Yves et Constance (2010), *Le Vent du Large : deux années de vagabondage océanique en famille autour de l'Atlantique*, édition électronique <http://www.grande-croisiere.com>. Dernier accès : 01/13.
- de Singly**, François (2003), *Les uns avec les autres : quand l'individualisme crée du lien*, Paris : Armand Colin.
- de Singly**, François (2005), *L'individualisme est un humanisme*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- de Sousa** Ronald (2003), « Emotion », *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*, Edward N. Zalta, ed., <http://plato.stanford.edu/archives/spr2003/entries/emotion/>. Dernier accès : 2010.
- Dehoorne**, Olivier (2007), « La Baie du Marin (Martinique) : l'organisation d'un nouvel espace touristique autour de la plaisance. », *Etudes caribéennes* 7/2007. **Error! Hyperlink reference not valid..** Dernier accès : 2010.
- Deledalle**, Gérard (2008), « Pragmatisme », *Encyclopaedia Universalis*. <http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/pragmatisme/#>. Dernier accès : 2012.
- Dentith**, Simon (1994), *Bakhtinian Thought : An Introductory Reader*, London : Routledge.
- Deseilligny**, Oriane & Angé Caroline (2011), « Le maillage intertextuel des blogs de voyage ou la production de figures du voyageur », *Médiation et Information* n°33 – 2011: pp.131-140.
- Desse**, Michel (2000), « L'impact économique de la plaisance à la Martinique », *Annales de Géographie*, n°613, 2000, p. 306 – 3016. <http://www.persee.fr>. Dernier accès : 2012.
- Dosse** François (1995), *L'empire du sens*, Paris : La Découverte.
- Dosse**, François (1999), *Paul Ricoeur : L'agir dans la modernité*, <http://www.erf-auteuil.org/conferences/paul-ricoeur.html>. Dernier accès : 2011.
- Dosse**, François (2001), *Paul Ricoeur : les sens d'une vie*, Paris : La Découverte.

- Ehn** Billy & Löfgren Orvar. (2001), *Kulturanalyser*, Lund : Gleerups Utbildning AB.
- Ehn** Billy & Löfgren Orvar (2007), *När ingenting särskilt händer*, Stockholm : Brutus Östling bokf. Symposium.
- Ehrenberg**, Alain (1998/2000), *La fatigue d'être soi : dépression et société*, Paris : Odile Jacob Poches.
- Fjell**, Tove Ingebjørg (2005), « Offentliggjort, men inte offentligt? », *Frågelista som Källa*, Charlotte Hagström & Lena Marander-Eklund Lund, eds., Lund: Studentlitteratur.
- Fornäs** J., Klein K., Ladendorf M., Sundén J. & Sveningsson M. (2002), « Into digital borderlands », *Digital Borderlands: cultural studies of identity and interactivity on the Internet*, Fornäs J., Klein K., Ladendorf M., Sundén J. & Sveningsson M., eds., New York : Peter Lang.
- Gabriel**, Yannis (2000), *Storytelling in organisations*, Oxford : University Press.
- Gaugue**, Anne (2009), « Le temps des plaisanciers hauturiers », *actes de la 2ème Journée de Recherche sur le Tourisme - 3 Avril 2009 - Groupe Sup de Co La Rochelle*. http://www.esc-larochelle.fr/upload/pagesEdito/fichiers/Gaugue_JRT_2009.pdf. Dernier accès : 2010.
- Geertz**, Clifford (2000), *Available light : anthropological reflexions on philosophical topics*, Princeton : Princeton University press.
- Giddens**, Anthony (1991), *Modernity and Self-Identity*, Cambridge : Polity Press.
- Girard**, René (1961-1985), *Mensonges romantiques et vérité romanesque*, Paris : Grasset.
- Gourmelen**, Jean-Luc (2008), « Où sont nos bateaux? », *Voiles et Voiliers* n°445 mars 2008, p.90-93.
- Gregory** D., Johnston R.J., Pratt G., Watts M., Whatmore S., eds., (2009), « *Dictionary of Human Geography* », Oxford : Wiley – Blackwell.
- Gregory**, Derek (2009), « Geography », *Dictionary of Human Geography*, D.Gregory, R.Johnston, G.Pratt, M.Watts & S. Whatmore, eds., Oxford : Wiley – Blackwell.
- Grimmeau**, Jean-Pierre (2010), *Epistémologie de la géographie*, syllabus ULB.
- Hanefors** M. & Mossberg L. (2007), *Turisten i upplevelseindustrin*, Lund : Studentlitteratur.
- Hannam**, Kevin & Diekmann Anya (2010), « From backpacking to Flashpacking : developments in backpacker tourism research », *Beyond Backpacker Tourism : mobilities ans experiences*, Hannam, Kevin & Diekmann Anya, eds., Bristol : Channel View Publications.
- Hannam**, Kevin & Diekmann Anya, eds.(2010), *Beyond Backpacker Tourism : mobilities ans experiences*, Bristol : Channel View Publications.
- Hardt** Michael & Negri Antonio (2000), « *Empire* », Cambridge: Harvard University Press.
- Hattendorf**, John.B (1997), *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Oxford.
- Heimerman**, Benoît (2000), *Seuls autour du monde : de Slocum à Kersauson, la fantastique histoire des circumnavigateurs*, Rennes : Ouest France.
- Hepple**, Leslie W. (2006), « Geography and the pragmatic tradition : the threefold engagement », *Geoforum*, 39 (2008), 1530-1541.
- Holloway**, J. & Kneale, J.(1999), « Bakhtins geographies », *Thinking space*, M. Crang & N.J. Thrift, ds., London : Routledge.
- Hookway**, Christopher (2010), « Pragmatism », *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* Edward N. Zalta, ed., <http://plato.stanford.edu/archives/spr2010/entries/pragmatism/>. Dernier accès : 2010.

- Hookway**, Nicholas (2008), « Entering the blogosphere: some strategies for using blogs in social research », *Qualitative Research* 2008 8 :91. <http://qrj.sagepub.com/content/8/1/91>. Dernier accès : 12/2012.
- Huizinga**, Johan (1955), *Homo Ludens : a study of the play element in culture*, Boston : Beacon.
- James**, William (1904), « What pragmatism means », *Writings 1902-1920 : The library of America*. <http://www.marxists.org/reference/subject/philosophy/>.
- Jennings**, Gayle R. (1999), *Voyages from the centre to the margins :an ethnography of long term ocean cruisers*, PhD thesis. Perth : Murdoch University.
- Jensen**, Rolf (1999), *Dream Society : How the coming swift from information to imagination will transform your business*, USA : Mc Graw-Hill e-book.
- Jones**, Owain (2008), « Stepping from the wreckage : Geography, pragmatism and anti-representational teory », *Geoforum* 39 (2008), 1600-1612.
- Kaivola-Bergenhøj**, Annikki (2000), « Levnadsberättelser och identitet », *Barnkulturforskning i Norden. 2. Aspekter på narrativitet*, Ulf Palmenfelt ed., Åbo : Åbo Akademi.
- Kaivola-Bergenhøj**, Annikki, **Klein** Barbro & **Palmenfelt** Ulf, eds. (2006), *Narrating, Doing, Experiencing : Nordic Folkloristic Perspectives*, Helsinki : Finnish Literature Society.
- Kaufmann**, Jean-Claude (1996/2006), *L'entretien compréhensif*, Paris Armand Colin.
- Kaufmann**, Jean-Claude (2001), *Ego : pour une sociologie de l'individu*, Paris : Armand Colin.
- Kaufmann**, Jean-Claude (2004), *L'invention de soi : une théorie de l'identité*, Paris : Armand Colin.
- Kaufmann**, Jean-Claude (2008), *Quand je est un autre*, Paris : Armand Colin.
- Kohler Riessman**, Catherine (1993), *Narrative analysis*, Newbury Park : Sage Publication.
- Kristensson Ugglä** Bengt (1994), *Kommunikation på bristningsgränser*, Stockholm : Brutus Östling Symposion.
- Kristensson Ugglä** Bengt (2002), *Slaget om verkligheten : filosofi, omvärldsanalys, tolkning*, Eslöv : Brutus Östling Symposion.
- Ladwein**, Richard (2005), « L'expérience de consommation et la mise en récit de soi : le cas du trekking », *Management et Avenir*, 2005, vol.3, pp.105-118.
- Lahire**, Bernard (2003), « From the habitus to an individual heritage of dispositions. Toward a sociology at the level of the individual », *Poetics* 31 (2003), pp.329-355.
- Lambert**, Benjamin (1989), *Les grands navigateurs en solitaire*, Paris : Bordas.
- Landau** Misa (1986), « Trespassing in scientific narrative : Grafton Eliot Smith and the temple of Doom », *Narrative psychology : the storied nature of human conduct*, Theodore R. Sarbin ed., Westport : Praeger.
- Larsen** S. & Mossberg L. (2007), « Editorial : the diversity of tourist experience », *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2007 vol.7, n°1, pp.1-6,.
- Larsen**, Svein (2007), « Aspects of a psychology of the tourist experience », *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2007 vol.7, n°1, pp.7-18.
- Laythorpe**, Kath (2010), « Backpackers as volunteer tourists : Evidence from Tanzania », *Beyond Backpacker Tourism : mobilities ans experiences*, Kevin & Diekmann Anya, eds., Bristol : Channel View Publications.

- Le Huenen**, Roland (1987), « Le récit de voyage : l'entrée en littérature », *Etudes littéraires*, vol. 20, n°1, 1987, pp.45-61. Université de Laval. <http://id.erudit.org/iderudit/500787ar>. Dernier accès : 2010.
- Leddy**, Tom (2008), "Dewey's Aesthetics", *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* Edward N. Zalta, ed., <http://plato.stanford.edu/entries/dewey-aesthetics/>. Dernier accès : 2012.
- Leth**, Göran & Thurén Torsten (2000), *Källkritik för Internet*, Stockholm : Styrelsen för psykologisk försvar.
https://www.msb.se/upload/produkter_tjanster/publikationer/spf/kallkritik_internet.pdf
- Levrel**, Julien (2006), « Wikipedia: un dispositif médiatique de publics participants », *Réseaux*, 2006 n°138 pp.185-218. <http://www.cairn.info/revue-reseaux-2006-4.htm> . Dernier accès : 12/2012.
- Linde**, Charlotte (1993), *Life Stories : the creation of coherence*, Oxford : University Press.
- Lynn** S.J., Pintar J., Stafford J., Malmenstein L. & T.Lock (1998), « Rendering the implausible plausible : narrative construction, suggestion and memory », *Believed-in imaginings : the narrative construction of reality*, Sarbin T.R. & de Rivera J., eds., Washington : American psychological Association.
- Macbeth**, Jim (1985), *Ocean Cruising : a study of affirmative deviance*, Unpublished PhD thesis. Perth : Murdoch University.
- Maffesoli**, Michel (1988), *Le temps des tribus*, Paris : Méridiens Klincksieck.
- Maffesoli**, Michel (1997), *Du nomadisme*, Paris : Le Livre de Poche.
- Marander-Eklund**, Lena (1997), Att förstå en berättelse, *Budkalven 76 - 1997*, p.85 : Åbo Akademi.
- Marander-Eklund**, Lena (2000), *Berättelser om barnafödande : form, innehåll och betydelse i kvinnors muntliga skildring av födsel*, Åbo : Åbo Akademi.
- Marander-Eklund**, Lena (2004), « Berättelseanalys », *Metodkompassen : kulturvetarens metodbok* L. Marander-Eklund, R. Illman & B. Henriksson, eds., Åbo : Åbo Akademi Tryckeri.
- Marander-Eklund**, Lena & Östman Ann-Catrin, eds. (2011), *Biografiska betydelser*, eget forlag : Gidlunds.
- Mauss**, Marcel (2007), *Essai sur le don : forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*, Paris : Presses Universitaires de France.
- McCord**, Michael A. (2000), « Distanciation, Appropriation and assimilation as hermeneutical making of meaning in the work of Paul Ricoeur and Mikhail Bakhtin ». *Educational Resources Information center* : <http://www.eric.ed.gov>
[:80/ERICWebPortal/search/detailmini.jsp?_nfpb=true&_ERICExtSearch_SearchValue_0=ED438544&ERICExtSearch_SearchType_0=no&accno=ED438544](http://www.eric.ed.gov:80/ERICWebPortal/search/detailmini.jsp?_nfpb=true&_ERICExtSearch_SearchValue_0=ED438544&ERICExtSearch_SearchType_0=no&accno=ED438544)
- Melucci**, Alberto (1996), *The playing self : person and meaning in the planetary society*, Cambridge : University Press.
- Meuleman**, François (2009), *Storytelling: marketing non-marchand*, Liège : Edi Pro.
- Michel** Franck (2000), *Désirs d'ailleurs*, Paris : Armand Colin.
- Michel**, Johann (2003), « Narrativité, narration, narratologie : du concept ricoeurien d'identité narrative aux sciences sociales », *Revue Européenne des Sciences Sociales*, XLI-125 - 2003, <http://ress.revues.org/562?lang=en>. Dernier accès : 12/2012.

- Mishler**, Elliot G. (1997), « Modeller för berättelseanalys », *Att studera berättelser*, L.C.Hydén & M.Hydén, eds., Stockholm : Liber AB.
- Mossberg** L. & Johansen E.N., eds. (2006), *Storytelling : marknadsföring I upplevelseindustrin*, Lund : Studentlitteratur.
- Mossberg**, Lena (2003), *Att skapa upplevelser : från OK till WOW*, Lund : Studentlitteratur.
- Mossberg**, Lena (2007), « A marketing approach to the tourist experience », *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2007 vol.7, n°1, pp.59-74.
- Moussa**, Sarga (2006), « Le récit de voyage, genre pluridisciplinaire », *Sociétés et Représentations*, n° 21, avril 2006, pp.241-253 <http://www.cairn.info/article.php?REVUE=societes-et-representations&ANNEE=2006&NUMERO=1&PP=241>.
- Nieutin** Marie & Hervé (2008), *Histoires de partir : rêver, préparer et vivre une croisière*, Paris : éd. Nieutin.
- O'Dell** T. (2005a), « Experiencescapes : blurring borders and testing connections », *Experiencescapes : tourism, culture and economy*, O'Dell T. & Billing P., eds., Copenhagen : Copenhagen Business School Press.
- O'Dell**, T. & Billing, P., eds. (2005), *Experiencescapes : Tourism, Culture & Economy*, Copenhagen : Copenhagen Business School Press.
- O'Dell**, Tom (2005b), « Meditation, Magic, and Spiritual Regeneration: Spas and the Mass Production of Serenity », *Magic, Culture, and the New Economy*, O. Löfgren & R. Willim, eds. Oxford: Berg.
- O'Dell**, Tom (2007), « Tourist experiences and academic junctures », *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2007 vol.7, n°1, pp.34-45.
- O'Dell**, Tom, ed. (2002a), « Upplevelsens lockelser, tingens dynamik », *Upplevelsens materialitet*, Tom O'Dell, ed., Lund : Studentlitteratur.
- O'Dell**, Tom, ed. (2002b), « Upplevelsens makt : gåvobyte i det senmoderna », *Upplevelsens materialitet*, Tom O'Dell, ed., Lund : Studentlitteratur.
- Oakes** T. & Price P., eds. (2008), *The Cultural Geography Reader*, New York : Routledge.
- Onfray**, Michel (2007), *Théorie du voyage : poétique de la géographie*, Paris : Librairie Générale Française.
- Östman**, Leif (2005), *A pragmatist theory of design*, Stockholm : Trita-Ark.
- Paldacci**, Mathieu (2006), « Le blogueur à l'épreuve de son blog », *Réseaux*, 2006 n°138 pp.73-107. <http://www.cairn.info/revue-reseaux-2006-4.htm>. Dernier accès : 12/2012.
- Palmenfelt**, Ulf (2000), « Narrativetsperspektiv inom folkloristik », *Aspekter på narrativitet*, Palmenfelt, ed., Åbo : NNF.
- Paloque-Berges**, Camille (2011), « Ecritures folkloriques d'Internet : expérimentation de la communication en réseau », *Médiation et Information*, n°33 – 2011 : pp.153-160.
- Paris**, Cody (2010), « The Virtualization of Backpacker Tourism : virtual mooring, sustained interactions and enhanced mobilities », *Beyond Backpacker Tourism : mobilities ans experiences*, Hannam, Kevin & Diekmann Anya, eds., Bristol : Channel View Publications.
- Pépin**, Jean-François (2008), « Odyssée », *Encyclopedia Universalis 2008*.
- Peretti-Watel**, Patrick (2002), « Peur, danger, menace... Le poids des représentations », *Sciences Humaines* n°124, 2002, pp.34-37.

- Pine** J. & Gilmore J. (1998), « Welcome to the experience economy », *Harvard Business Review*, july-augusti pp.97-105.
- Pine** Joseph & Gilmore James H. (1999), *The experience economy : work is theatre and every business a stage*, U.S.A. : Library of Congress Cataloging-in-Publication Data.
- Pudliner**, Betsy (2007), « Alternative Literature and Tourist Experience : travel and tourist weblogs », *Journal of tourism and cultural change*, 5 :1, pp.46-59. <http://dx.doi.org/10.2167/jtcc051.0>. Dernier accès: 23/02/2013.
- Pugmire** David (1998), *Rediscovering emotion*, Edinburgh : University Press
- Puhringer**, Stefan & Taylor, Andrew (2008), « A practitioner's report on blogs as a potential source of destination marketing intelligence », *Journal of Vacation Marketing*, 2008 : 14, p.177.
- Putnam** Hilary (1992), *Renewing philosophy*, Harvard : the President and Fellows of Harvard College.
- Putnam** Hilary (1995), *Pragmatism*, Cambridge Massachusetts : Blackwell Publishers.
- Putnam** Hilary (2004), *The collapse of the fact/value dichotomy*, Harvard : University Press.
- Ramberg**, Bjørn and Gjesdal, Kristin (2009), « Hermeneutics », *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*, Edward N. Zalta, ed., <http://plato.stanford.edu/archives/sum2009/entries/hermeneutics/>. Dernier accès : 2011.
- Rankin**, Jenny (2002), « What is narrative? Ricoeur, Bakhtin and process approaches », *Concrescence* 2002 Vol.3 p.1-12. www.concrescence.org/store/2002/03_rankin.doc. Dernier accès : 2012
- Revel**, Judith (2010), « Produire de la subjectivité, produire du commun », *Savoirs Communs*, <http://savoircommuns.org/contribution-pour-la-seance-du-15-decembre-de-judith-revel/#>. Dernier accès : 23/02/2013.
- Ricoeur**, Paul (1969) *Le conflit des interprétations*, Paris : Le Seuil.
- Ricoeur**, Paul (1975), *La métaphore vive*, Paris : Le Seuil, Points-Essais.
- Ricoeur** Paul (1983), *Temps et récit 1 : l'intrigue et le récit historique*, Paris : Le Seuil.
- Ricoeur**, Paul (1986), *Du texte à l'action : essais d'herméneutique 2*, Paris : Le Seuil, Point-Essais.
- Ricoeur**, Paul (1988), *Från text till handling*, Antologi, Peter Kemp & Bengt Kristensson, eds., Stockholm : Symposium.
- Ricoeur**, Paul (1990), *Soi-même comme un autre*, Paris : Le Seuil, Point-Essais.
- Ricoeur**, Paul (1997), *L'idéologie et l'utopie*, Paris : Le Seuil, Point-Essais.
- Ricoeur**, Paul (2000/2003), *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris : Le Seuil, Point-essais.
- Ricoeur** Paul (2007), *Anthologie*, Michaël Foessel & Fabien Lamouche eds., Paris : Le Seuil – Points-Essais.
- Roudaut**, Jean(2008), « Récits de voyages », *Encyclopedia Universalis 2008*.
- Roux**, Michel (1997), *L'imaginaire marin des Français : mythe et géographie de la mer*, Paris : L'Harmattan.
- Salmon**, Christian (2007), *Storytelling : la machine à fabriquer des histoires et formater les esprits*, Paris : La Découverte.
- Sarbin** T.R. & de Rivera J., eds. (1998), *Believed-in imaginings : the narrative construction of reality*, Washington : American psychological Association.
- Sarbin** T.R. ed. (1986), *Narrative psychology : the storied nature of human conduct*, Westport : Praeger.

- Scheibe** Karl E. (1986), « Self-narrative and adventure », *Narrative psychology : the storied nature of human conduct*, Theodore R. Sarbin, eds., Westport : Praeger.
- Scheibe** Karl E. (1998), « Replicas, imitations and the question of authenticity », *Believed-in imaginings : the narrative construction of reality*, Sarbin T.R. & de Rivera J. eds., Washington : American psychological Association.
- Schmallegger**, Doris & Carson, Dean (2008), « Blogs in tourism : Changing approaches to information exchange », *Journal of Vacation Marketing*, 2008 : 14, p.99.
- Selstad**, Leif (2007), « The social anthropology of the tourist Experience. Exploring the 'middle role' », *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2007, vol.7, n°1, pp.19-33.
- Serres**, Michel (2007), *Rameaux*, Paris : Le Pommier.
- Serres**, Michel (2009), *Récits d'Humanisme*, Paris : Le Pommier.
- Shield**, Rob (1992), *Places on the margin : alternative geographies of modernity*, London : Routledge.
- Skårderud** Finn (2002), *Oro : en resa I den moderna självet*, Stockholm : Natur och Kultur.
- Skårderud**, Finn (2004), *Känslosamma resor. En bok om livet i rörelse*, Stockholm : Natur och Kultur.
- Slocum**, Joshua (1969), *Seul autours du monde*, Paris : Tchou.
- Slocum**, Joshua (1995), *Navigateur en solitaire*, Arles : Actes Sud.
- Sonnich**, Ewan (2007), « Entre proximité sociale et proximité spatiale : le rapport du plaisancier au port de plaisance à partir du cas Breton », *ESO -UMR 6590 CNRS* : n°26 sept. 2007. http://hal.inria.fr/docs/00/22/39/15/PDF/Entre_proximite_sociale_et_proximite_spatiale_Le_rapport_du_plaisancier_au_port_de_plaisance_E_Sonnich_ESO_Travaux_et_documents_n_26.pdf. Dernier accès : 2010.
- Sonnich**, Ewan (2008), « La navigation de plaisance : une activité touristique amphibie entre espaces de pratiques et territoires de gestion », *Actes du colloque international pluridisciplinaire - Littoral : subir, dire, agir* », Lille. http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/22/63/88/PDF/La_navigation_de_plaisance_une_activite_touristique_amphibie_entre_espaces_de_pratiques_et_territoires_de_gestion_E_Sonnich.pdf. Dernier accès : 2010.
- Stern** Daniel (2005), *Ögonblickets psykologi : om tid och förändring I psykoterapi och vardagslivet*, trad. Gun Zetterström, Stockholm : Natur och Kultur.
- Svensson**, Birgitta (2011), « Det moderna varat som biografisk presentation », *Bibliografiska betydelser*, L.Marander-Eklund & A-C. Östman, eds., eget forlag : Gidlunds.
- Szczyglak**, Gisèle (2003), « Nomadisme, mondialisation et universalité : le dédale de l'identité contemporaine », document de travail de la *Chaire Mondialisation, Citoyenneté et Démocratie* Université du Québec, Montréal : <http://ebookbrowse.com/gdoc.php?id=411677669&url=8f2d35ddbc159d4d1f287e5ba37b56d1>. Dernier accès: 02/2013.
- Taylor**, Charles (1991), *The ethics of authenticity*, Cambridge : Harvard University Press.
- Tessanne** Patrick et Martine (1993), *Seul autour du monde : premier tour du monde à la voile en solitaire de Joshua Slocum, sur le Spray (1895-1898)*, Paris : Epigones.
- Thrift**, Nigel (2006), « Space », *Theory, Culture & Society*, Sage Publications, London : Vol. 23 (2-3), pp. 139-155.

- Thrift**, Nigel (2003), « Space : the fundamental stuff of geography », *Key concepts in geography*, S.L. Holloway, S.P. Rice & G. Valentine, eds., London : Sage.
- Thrift**, Nigel (2002), « The future of geography », *Geoforum*, 33 (2002), pp.291-298.
- Thrift**, Nigel (2004), « Movement-space : the changing domain of thinking resulting from the development of a new kind of spatial awareness », *Economy and Society*, volume 33 – 4, nov.2004, pp.582-604.
- Tuan**, Yi-Fu (2008), *Space and Place : the Perspective of Experience*, Minneapolis : Minnesota Press.
- Turner**, Victor (1974), *Dramas, fields and metaphors*, London : Cornell University Press.
- Turner**, Victor W. & Bruner Edward. M., eds. (1986), *The anthropology of experience*, Urbana : University of Illinois Press.
- Tveit**, Eva-Marie (2002), *Birds of passages*, Bergen : University of Bergen.
- Urbain** Jean-Didier (2002), *L'idiote du voyage : histoires de touristes*, Paris : Payot et Rivages.
- Urbain** Jean-Didier (2003A), *Secrets de voyage : menteurs, imposteurs et autres voyageurs invisibles*, Paris : Payot.
- Urbain**, Jean-Didier (2003B), *Ethnologue mais pas trop*, Paris : Payot et Rivages.
- Urbain**, Jean-Didier (2008), *Le voyage était presque parfait : essai sur les voyages ratés*, Paris : Payot essais.
- Uriely**, Natan (2005), « The tourist experience : conceptual developments », *Annals of Tourism Research*, vol. 32, issue 1 – 2005 p. 199-216.
- Urry**, John (1995), *Consuming Places*. London : Routledge.
- Urry**, John (1990), *The tourist gaze*, London : Sage.
- Urry**, John (2005), The place of emotions within place », *Emotional Geographies*, Davidson J., Bondi L., & Smith M. Alderdsht eds., Farnham: Ashgate Publishing.
- Vallée**, Marc-Antoine (2007), « L'esquisse d'une herméneutique de l'espace chez Paul Ricoeur », *revista Lindaraja* n°14, décembre 2007. http://www.filosofiayliteratura.org/Lindaraja/ricoeur/marc_antoine_vallee.htm. Dernier accès 23/02/2013.
- van Dijck**, José (2004), « Composing the self: of diaries and lifelogs », *The fibreculture Journal*, issue 03. <http://three.fibreculturejournal.org/fcj-012-composing-the-self-of-diaries-and-lifelogs/>. Dernier accès : 12/2012.
- Vandermottten**, Christian (2012), « Les paysages de l'ancien axe charbonnier wallon, cristallisation de deux siècles et demi de production de l'espace économique et social : clés pour une interprétation non esthétique », *Bulletin du Cercle d'Hisotire et d'archéologie de Saint-Ghislain*, en voie de publication (2013).
- Varela** J.Francisco, Thompson Evan & Rosch Eleanor (1993), *The embodied mind*, Cambridge, Massachusetts : the MIT Press.
- Vergopoulos**, Hécate (2010), *Tourisme et curiosités : approche communicationnelle du légendaire dans les guides de voyage imprimés*, Thèse de doctorat en Sc. de la Communication Université d'Avignon et Université du Québec à Montréal. http://hal-univ-avignon.archives-ouvertes.fr/docs/00/58/54/10/PDF/These_HecateVergopoulos.pdf. Dernier accès : 2012.
- Vergopoulos**, Hécate (2011), « Subjectivités et médiations touristiques : la place de l'expérience dans les guides de voyage », *Belgeo*, 2 – 2013, <http://belgeo.revues.org/>.

Weinstein, Deena & Weinstein Michael A. (1991), « Georg Simmel : sociological flâneur bricoleur », *Theory, Culture and Society*, august 1991 : 8(3).

Weissberg, Jean-Louis (1992), « Réel et virtuel », *Multitudes : Futur antérieur*, 11/1992/3. <http://multitudes.samizdat.net/Reel-et-virtuel>.

Westerman, William(2009), « Epistemology, the Sociology of Knowledge, and the Wikipedia Userbox Controversy », Trevor Blank, ed. « *Folklore and the Internet : Vernacular Expression in a Digital World* », All USU Press Publications. Book 35. http://digitalcommons.usu.edu/usupress_pubs/35.

Wiener Morton (1998), « Believed-in imaginings : whose words, beliefs, imaginings and metaphors », *Believed-in imaginings : the narrative construction of reality*, Sarbin T.R. & de Rivera J. eds., Washington : American psychological Association.

Wolf-Knuts, Ulrika (1983), *Introduktion till Folkloristik*, Åbo : Folkloristiska Institutionen vid Åbo Akademi.

Young Kay & Saver Jeffrey L. (1998), « The neurology of narrative », conference abstract. <http://muse.jhu.edu>.

Bibliographie virtuelle

Blogs

	Dernier accès
http://abracatabra.free.fr	25/01/2013
http://revedegosse.over-blog.com/75-index.html	2010
http://www.newswinch.com/5-carnets_de_bord/tour-du-monde-a-la-voile-quelques-liens-interessants-1129	25/01/2013
http://boisbarbu.free.fr	25/01/2013
http://captaingils.blogspot.com	25/01/2013
http://croquepomme.over-blog.com/categorie-452545.html	25/01/2013
http://eric.duchossoy.pagesperso-orange.fr/bateau/index.html	25/01/2013
http://galapiat.canalblog.com	25/01/2013
http://membres.multimania.fr/paoha/	25/01/2013
http://mrpmpm.free.fr/index.htm	25/01/2013
http://nieutin.blogspot.com	25/01/2013
http://pagesperso-orange.fr/eric.duchossoy/bateau/index.html	25/01/2013
http://sabadiens.wordpress.com	25/01/2013
http://saltimbanque.chez-alice.fr/tranre.htm	25/01/2013
http://shagshag.over-blog.com	25/01/2013
http://shipibo.over-blog.com/pages/Budget-148690.html	25/01/2013
http://thorsson2007.blogspot.be	25/01/2013
http://voile.esperanza.free.fr	25/01/2013
http://voilierapache.over-blog.com/pages/journal-de-bord-bermudes-a-ores-5365562.html	25/01/2013
http://www.alavoile.net/gruissan.htm	25/01/2013
http://www.amelcaramel.net	25/01/2013
http://www.grande-croisiere.com	25/01/2013
http://www.lagrandeparenthese.com/	25/01/2013
http://www.petitdelire.com/carnets_voyages.htm	2010
http://www.escalenautilique.qc.ca/admin/archives/pdf/37-petit%20delire.pdf	25/01/2013
http://www.sangriaquilamis.org/les-voyageurs/transat-de-laurent/	25/01/2013
http://www.stw.fr/dt/display_dt.cfm?dt=248	25/01/2013
http://www.svnewlife.blogspot.be	25/01/2013
http://www.tiamanga-tour.com	25/01/2013
http://www.vagualarme.ch	25/01/2013
http://www.ventdefolie.net	25/01/2013
http://yaghanvoyages.blogspot.be/	25/01/2013
www.banik.org	25/01/2013
www.voilier-lili.be/index.html	25/01/2013

Forums

	Dernier accès
http://www.expemag.com/voyage/viewtopic.php?id=1406	25/01/2013
www.stw.fr	25/01/2013
http://www.club-des-passionnes.fr	25/01/2013
http://www.hisse-et-oh.com/forum	25/01/2013
http://tourdumondeenvoilier.msnyou.com/t260-mal-de-mer	25/01/2013
http://www.voiles-aventures.com/	25/01/2013

Divers

	Dernier accès
http://www.cornellsailing.com/	25/01/2013
http://www.fou-de-voyage.com	25/01/2013
http://www.docstoc.com/docs/55846819/Arne-Mrtensson-seglar-jorden-runt-och-lmnar-alla-uppdrag	25/01/2013
http://untempspourunreve.typepad.com/about.html	25/01/2013
http://www.virtualtourist.com	25/01/2013
http://www.sangriaquilamis.org	25/01/2013
http://www.visitmorocco.com/index.php/fre/Breves/Maroc-le-pas-qui-voyage-en-vous	25/01/2013
www.turismodecanarias.com	25/01/2013
http://www.cnrtl.fr/definition/conte	25/01/2013
http://www.skippers.ch/fr/22_trav_atlantic.php	20/11/2008
http://www.sansboussole.com/	25/01/2013
http://www.ewenger.com/theory/index.htm	25/01/2013
http://emmanueletmaximilienberque.blogspot.be/	25/01/2013
http://www.onpeutlefaire.com/articles/a-vivre-cest-prendre-des-risques.php	25/01/2013
http://laroutesansfin.wordpress.com/	25/01/2013
http://www.glenans.asso.fr/photos/file/9654_historique.pdf	25/01/2013
http://www.voiletvoiliers.com/portraits/annie-van-de-wiele-disparition-d-une-pionniere-de-la-grande-croisiere/	25/01/2013
http://www.ancre-de-marine.com/boutique/fiche_produit.cfm?ref=2-84141-205-9&type=9&code_lq=lq_fr	25/01/2013
http://www.officieldubateau.com/communiquede_presse_nautisme.net?idannoncesofficieldubateaux=55&titre=%20L%27industrie%20nautique%20fran%27aise%20en%202008/2009%20:%20le%20repli...mais&motcles=nautique%20industrie%20-%20bateaux%20voile%20et%20%20E0%20moteur	25/01/2013
http://www.histoiresdepartir.com/	25/01/2013
www.seriousguide.fr	25/01/2013
http://wielingen1991.userboard.net/les-sujets-en-rapport-avec-la-marine-et-la-mer-f28/les-grands-navigateurs-t749.htm	25/01/2013
http://www.voilessansfrontieres.org/	25/01/2013
http://psyfontevraud.free.fr/2004/garre2004.htm	25/01/2013
http://blachier.com/blog/post/2007/05/28/64-expedition-avabombe-quatre-ans-a-six-autour-du-monde	25/01/2013

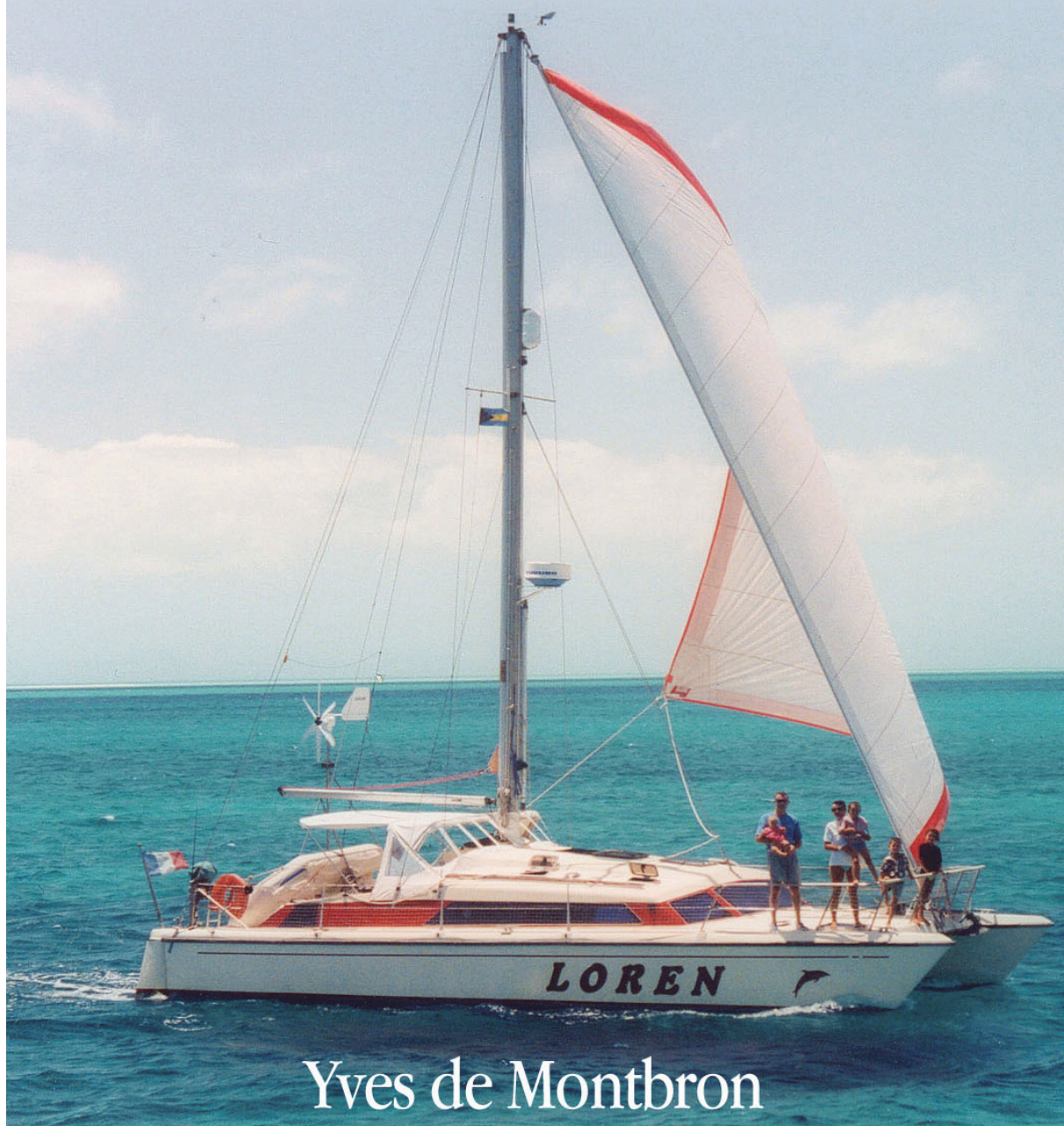
Annexe

Le voyage de Loren

Même si le Grand Voyage devient une forme de tourisme, il reste peu connu du public non initié à la navigation de plaisance. De même que les récits en ligne auxquels il sert d'intrigue. Il est donc important d'introduire le lecteur dans cet univers tout en lui donnant un avant-goût du matériel sur lequel se base cette étude. Et quelle meilleure voix pour le guider que celle de protagonistes ? Yves de Montbron m'a offert la possibilité de partager les plus belles vacances de sa vie, et je l'en remercie chaleureusement.

Yves et Constance ont largué les amarres à bord de leur voilier Loren en mai 1996. Cap vers Madère, les Canaries, le Cap Vert puis la traversée de l'Atlantique et enfin les îles Caraïbes. Ils sont partis avec leurs trois enfants, et sont revenus, heureux, avec un quatrième moussaillon au bout de deux ans de périple. Leur carnet de voyage électronique est le premier que j'ai découvert, celui qui m'a donné l'envie d'écrire cette thèse. À l'époque, il leur fallait l'aide d'un acolyte resté en France pour mettre leur site à jour. On pouvait s'abonner à leur récit mensuel, qui était imprimé et envoyé par courrier postal, contre les frais d'envois: les flux RSS qui nous permettent suivre nos sites favoris n'existaient pas encore ! Depuis, leur carnet de bord est devenu livre électronique vendu en ligne. Comme introduction à son livre, Yves de Montbron a écrit un beau résumé de leur voyage et m'a très aimablement autorisée à reproduire son texte. Celui-ci, très fidèle au blog conte la jolie croisière d'une famille unie qui a profité pleinement du bonheur de vivre intensément ensemble.

LES PLUS BELLES VACANCES DE MA VIE



Yves de Montbron

LES PLUS BELLES VACANCES DE MA VIE

par Yves de Montbron

Bonjour,

Pour ceux qui ne nous connaissent pas, nous sommes Constance (33 ans) et Yves (39 ans).

Nous vivons depuis plusieurs années en région parisienne et avons été très occupés ces dernières années par les naissances de nos trois enfants : Rosanne (6 ans), Hubert (4 ans et demi), et Paulin (3 ans et demi).

Les hasards de la vie nous ont éloignés de nos attaches familiales en Gironde, le pays du bien-vivre, et à subir un rythme trépidant. En effet, Yves a un métier exigeant qui absorbe énormément d'énergie et génère beaucoup de stress. Il s'en est suivi un sentiment d'insatisfaction général dû à un manque de temps passé en famille, et l'impression fâcheuse de perdre sa vie à la gagner. Bref une qualité de vie dégradée qui laisse un goût d'inachevé, de gâchis parfois, dans le cœur...

Un break dans cette course nous paraissait nécessaire pour revenir à un style de vie plus calme, plus épanouissant et plus enrichissant.

Nous voulions repartir en province, changer de métier, d'appartement, d'habitudes... Mais, prisonniers du quotidien, il était difficile de transformer ce vœu en réalité.

- Et si on partait en vacances pour un an ou deux ?

C'est ainsi que commença notre incroyable voyage : de très longues vacances avec nos enfants sur un voilier, entre La Rochelle et Miami. L'idée était venue en discutant avec un couple qui avait lui-même réalisé cette folie de partir en bateau. Nous nous étions dit « *Et pourquoi pas nous ?* ».

Et puis le projet prit corps, se concrétisa, se réalisa.

Pour nos enfants, ce fut la révélation : la mer, ils ne connaissaient pas.

Petits Parisiens, leur horizon était limité par la grisaille du quotidien. Et nous, les parents, avions tellement l'impression d'être enfermés dans une vie bien réglée que nous avons voulu casser le moule avant d'être foutus.

L'ÉQUIPAGE



Yves : 39 ans, pas mal de voile pendant l'enfance et l'adolescence.

Constance : 33 ans, jamais navigué, mais motivée par l'aventure.

Rosanne, Hubert et Paulin : moussaillons au grand cœur, prêts à tout plaquer avec leurs parents.

Nous commençâmes par acheter un bateau. Le plus beau bateau du monde, forcément.

Puis il fallut apprendre à naviguer. Sur la Seine. Ça ne fait pas très sérieux, mais c'est tout de même ainsi que nous débutâmes. Sur la péniche des Glénans, au pied de la Tour Eiffel.

Puis nous préparâmes le bateau, le grand départ, la vie à bord, l'école, la pharmacie, l'outillage, le matériel de pêche, etc.

D'innombrables détails nous occupèrent plus d'un an, faisant des aller-retours entre notre vie professionnelle à Paris et notre bateau en Bretagne...

Enfin, 18 mois plus tard, vint le jour du grand départ. Discrètement, sans bruit, dans la brume de l'aube du juillet, nous levâmes l'ancre. Séquence émotion, mais sans témoins, sans amis, sans famille. Juste nous et les enfants.

Premières nuits en mer. Malgré sa mauvaise réputation, le golfe de Gascogne nous laissa passer, nous offrit de superbes couchers de soleil rougeoyants, de délicieuses aurores laiteuses, et nous gratifia de quelques poissons frais.

Lors de nos premières escales espagnoles, puis portugaises, les enfants jouèrent les Robinson sur les plages désertes ou au fond de baies profondes, secrètes et verdoyantes. Nous étions heureux de les voir heureux.

Lisbonne s'était effacée dans notre sillage depuis plusieurs jours lorsqu'arriva Madère, île enchantresse qui offre au voyageur ses plages de galets noirs et ses volcans refroidis, ses forêts tropicales et son marché multicolore.

Quel dépaysement, mes amis ! Ce n'est pas comme voyager en avion ou en voiture. En bateau, on progresse lentement, au rythme du vent et des marées.

Ensuite, on entre dans le pays par la porte maritime, la porte familière des gens du coin, sans bruit, sans effraction.

Puis on se coule doucement dans la vie locale en allant à pied au marché, en marchandant les tomates ou les épices. On n'est pas pressé, on n'a pas d'horaire à respecter, on a le temps de flâner, d'appivoiser un peuple, une culture, un climat.

Les îles du Cap-Vert méritent un tel traitement : lenteur, sagesse et disponibilité sont requises pour découvrir ce pays, loin de tout et abandonné de tous. Mais quel cœur !



C'est là que nous avons appris qu'un passager clandestin avait pris place dans le ventre de sa maman : un bébé s'annonçait pour juillet !

Pas de panique, nous décidâmes de filer directement sur les Antilles au lieu d'aller au Brésil, comme prévu à l'origine, puis d'accueillir ce bébé à bord.

Enfin vint la traversée de l'Atlantique tant attendue et redoutée à la fois. Quinze fois, le soleil se leva dans notre sillage et quinze fois, il se coucha devant notre étrave durant cette navigation qui s'avéra paisible.

Chaque jour, parmi les nombreuses occupations du bord, nous reportions sur la carte marine la distance parcourue depuis la veille, marquant ainsi notre lente progression vers la Barbade.

Heureux et fiers de notre traversée, nous nous gorgeâmes de plages de sable blanc et de cocotiers nonchalamment penchés au-dessus d'une mer turquoise.



Puis nous passâmes plusieurs mois à découvrir tranquillement les Antilles : Trinidad et son fabuleux carnaval, les Grenadines et ses plages féériques, Martinique, Guadeloupe et St Martin, petite France des Caraïbes, Antigua la belle, Barbuda la sauvage...

Chaque jour, les enfants travaillaient un peu, jouaient beaucoup, découvraient sans cesse.

Nous, les parents, nous étions chaque jour émerveillés de ces grandes vacances, des rencontres si enrichissantes avec d'autres navigateurs ou des insulaires, partageant l'essentiel de nos vies en quelques heures passées ensemble.





Puis nous accostâmes à Porto Rico où la culture américaine n'a pas tué l'âme latino, à Santo Domingo encore authentique, puis en Haïti l'île maudite.

Là, nous eûmes avec des Français des discussions passionnantes sur la pauvreté, la misère, la mentalité des Haïtiens, leur absence quasi-chronique de gouvernement, leur inorganisation, leur incapacité à se prendre en main, à prévoir le lendemain...

La malnutrition est partout, et malgré les aides internationales, le niveau de vie est un des plus bas de la planète, le chômage sévit, la surpopulation règne, la démographie est galopante, l'hygiène est inconnue, l'éducation est absente, les croyances et le vaudou sont au coeur de la vie des Haïtiens.

Malgré tout cela, Haïti est un pays attachant, passionnant, désespérant.

Enfin, les Bahamas furent parmi les plus belles escales de nos grandes vacances : de petits îlots de roche et de sable fin d'un blanc immaculé, dispersés sur une mer turquoise et limpide, sous un ciel bleu pur.

Sous le soleil, les couleurs semblent briller de l'intérieur, l'eau paraît lumineuse en dedans. Au milieu de ce décor, notre bateau glisse silencieusement, poussé gentiment par le vent délicat. Nous sommes tous sur le pont, gavant nos yeux et nos sens de ce moment unique, de ce panorama fantastique qui nous entoure.

Un soir, nous nous rendons sur l'un des îlots déserts. Ici, on est accueilli par une pancarte sommaire accrochée à un cocotier, demandant de respecter ce lieu, une table bancale, un fauteuil cassé, un hamac taillé dans un morceau de filet et quelques décorations issues des débris que la mer a rejetés sur la grève : flotteurs de pêcheurs, bouts de cordages, bois flotté.

Le soleil se couche dans un embrasement rougeoyant de l'horizon. Notre ami Lawrence a préparé un tas de branchages et de mauvaises herbes qu'il fait brûler dans un grand feu de joie, pendant que Linda enfile des Marshmallows sur des branchages et les fait griller à la flamme avant de les offrir aux enfants dans une odeur de caramel.

Moments magiques, seuls au monde sur une île déserte des Bahamas, avec de bons amis.



Quelques semaines plus tard, nous reprenons notre périple vers la Floride, où nous laisserons le bateau à un acheteur américain.

Finalement, partis de Bretagne, après 16 500 km de navigation, nous avons fièrement atteint l'Amérique. Belle performance !

Des vacances, tout cela ?

Oui, les plus belles vacances de ma vie. Un souvenir inoubliable avec ceux que j'aime.



LE COIN DES ENFANTS

Nous nettoyons tous la coque du bateau à l'Ajax. Soudain, Hubert demande :

- Mais comment on va faire quand il n'y aura plus de Jax ?

Paulin demande :

- Maman, les nuages, c'est de l'eau, non ?

- Oui mon chéri

- Mais alors, le gros nuage noir, là, quand il pleut, pourquoi la pluie, elle n'est pas noire ?

Pour les enfants, le retour en avion est leur baptême de l'air et ils étaient très impressionnés. Peu après le décollage, Paulin demande :

- Maman, est-ce qu'on est au ciel ?

De nouveau à terre, les enfants continuent de manier le vocabulaire marin.

Hubert aspire lentement une spaghetti avec sa bouche et dit :

- Regarde, je remonte l'ancre !

Hubert aide son oncle Emmanuel à conduire un tracteur. Paulin l'interpelle :

- Mais, Hubert, tu sais barrer ?

Paulin fait du vélo avec Rosanne sur le porte-bagage et tombe. « *Aaaah, Maman ! J'ai fait naufrage avec Rosanne ! Regarde, je me suis égorgé le genou !* »

Yves fait la remarque qu'Hubert est fatigué, à la fin d'une dure journée. Hubert répond : « *c'est sûr, je tiens pas la charge* », reprenant les termes d'Yves à propos des batteries défectueuses.

DEUX ANS DE VOYAGE EN QUELQUES CHIFFRES...

Nous sommes partis pour **2 ans** de voyage sur un catamaran de **11,20 mètres** de long sur **4,50 mètres** de large. En réalité, nous avons vécu à bord de Loren **19 mois**, puisque nous avons passé **4 mois** en France pour la naissance de Lorraine et que nous sommes rentrés en juin.

Selon le Livre de Bord de Loren, sur ces 19 mois, soit **580 jours à bord**, nous avons réellement navigué **160 jours**.

Au bout du compte, nous avons donc passé presque **4 jours** au mouillage pour 1 jour de navigation. Et encore, il ne s'agissait pas toujours de journées complètes en mer, parfois quelques heures seulement, pour aller d'une île à une autre, par exemple.

Toujours selon le Livre de Bord de Loren, nous avons parcouru **8.900 milles** au total, soit environ **16.500 km** en bateau sur l'océan l'Atlantique.

Nous avons relâché dans **147 mouillages** différents, superbes pour la plupart.

Nous avons fait escale dans **25 pays** ou îles différentes : France, Espagne, Portugal, Madère, Canaries, Cap-Vert, Barbade, Trinidad, Grenade, St Vincent, Ste Lucie, Martinique, Dominique, Guadeloupe, Antigua, Barbuda, St Barthélémy, St Martin, les îles Vierges, Porto-Rico, St Domingue, Haïti, Cuba, Bahamas et Floride.

Nous avons réalisé **12 éditions** du journal de bord « Le Vent du Large ».

Enfin, nous sommes partis avec **3 enfants** et nous revenons avec **4 enfants** !



Si la lecture de ce livret vous a intéressé, procurez-vous l'ouvrage complet dont il est inspiré : « *Le Vent du Large* ». Il réunit les 12 numéros de notre journal de voyage rédigés durant nos deux années de vagabondage océanique.

Vous y trouverez en prime plusieurs chapitres de **conseils pratiques et d'astuces** pour les grands voyageurs.

AU SOMMAIRE...

JOURNAL N° 1 : LE GRAND DÉPART.....	4
JOURNAL N° 2 : ILS SONT PARTIS !.....	12
JOURNAL N° 3 : TOUS AU SOLEIL.....	19
JOURNAL N° 4 : LES ILES ATLANTIQUES.....	27
JOURNAL N° 5 : LA TRANS-ATLANTIQUE.....	36
JOURNAL N° 6 : HEURS ET MALHEURS.....	46
JOURNAL N° 7 : VAGABONDAGE CARAÏBE.....	57
JOURNAL N° 8 : RETOUR AUX ANTILLES.....	71
JOURNAL N° 9 : DES PETITES AUX GRANDES ANTILLES.....	79
JOURNAL N° 10 : ST DOMINGUE ET HAÏTI.....	95
JOURNAL N° 11 : BALADE AUX BAHAMAS	110
JOURNAL N° 12 : LOREN EN AMÉRIQUE.....	126
TRUCS ET ASTUCES SUR LA GRANDE CROISIÈRE DE LOREN.....	137
INTERVIEW-VÉRITÉ SUR LA GRANDE CROISIÈRE.....	155
BILAN DE DEUX ANNÉES DE VIE EN FAMILLE SUR UN BATEAU.....	174



« *LE VENT DU LARGE* », livre pdf 180 pages A4, avec plus de 45 illustrations couleur
 Disponible sur <http://www.grande-croisiere.com>



Ce livre numérique a été créé par Yves de Montbron, et reste sa propriété exclusive.

Ce n'est pas un livre gratuit.

Il vous a été offert en cadeau en vous inscrivant sur www.grande-croisiere.com.

Si vous souhaitez **offrir ce livre** à vos amis, rendez-vous sur :
<http://www.grande-croisiere.com/amis.html>

En **remerciement**, vous recevrez un nouveau livre **en cadeau surprise** !

© Yves de Montbron, 2010

Patricia Aelbrecht

Le « Grand Voyage »: l'expérience, l'expérience racontée et l'économie d'expérience

La croisière hauturière vue au travers de blogs de voyages

Le « Grand Voyage » de ceux qui quittent l'Europe pour naviguer en voilier un ou deux ans sur l'océan Atlantique, est un phénomène exemplaire d'un modèle devenu normatif dans la société actuelle : celui d'un individu à la fois libre, autonome, contrôlant son existence, mais recherchant la stabilité et la sécurité. Aujourd'hui, on souhaite être le héros de son propre conte. Comme le montrent les nombreux récits personnels publiés sur la Toile, on cherche à vivre des expériences dignes d'être racontées. L'économie d'expérience l'a bien compris : ce secteur, dont le tourisme est un acteur d'importance, crée les conditions favorables pour que ses clients puissent vivre des expériences intenses, enrichissantes et signifiantes pour leur construction identitaire.

Ce travail, basé sur l'étude de blogs de plaisanciers hauturiers, analyse les relations entre l'expérience (la croisière), l'expérience racontée (les blogs) et l'économie d'expérience (le tourisme). Considérant ces récits comme une forme de folklore moderne et utilisant les espaces du voyage comme clé de compréhension, il montre le caractère collectif et l'ancrage traditionnel d'expériences qui se veulent personnelles et originales. À l'heure où approcher l'expérience du touriste constitue un enjeu tant pour la recherche que pour l'industrie touristique, le rôle clé joué par la narration dans la construction d'une expérience touristique réussie est mis en évidence. De plus, des suggestions pratiques, basées sur le concept de mimésis, sont formulées à l'usage des entrepreneurs touristiques.

The « Grand Voyage » of those who leave Europe to cruise the Atlantic Ocean, one or two years on board their sailing boat, represents a model that has become normative in today's society, i.e. the one of an autonomous and free individual who controls his or her own life while searching for both stability and security. As shown by the numerous personal stories published on the Internet, we want to become the hero of our own story and try to make experiences worth to be told. In this setting, the experience economy –with the tourism as a main actor– is a growing sector of activity that aims at creating favorable conditions for clients to make intensive, enriching, and significant experiences they can use in their identity construction. Therefore, the approach to the tourist experience becomes an important challenge for the scientific research and the tourist industry, as well.

This study, based on the travel blogs written by ocean cruisers, investigates the relation between the experience (the cruise), the narrated experience (the travel blogs), and the experience economy (the tourism). Considering these stories as a modern folklore and using space as an analytic process, the study shows the collective nature and the traditional roots of experiences that aim to be personal and original. The key role played by narration in the construction of a successful tourist experience is highlighted. Practical suggestions based on the mimésis concept are made to tourist professionals.