La plaisance à voile, fenêtre sur le paysage marin

Sailing as a Window onto the Seascape

Philippe Bodénan et Sébastien Coupez

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/paysage/23432>

DOI : 10.4000/paysage.23432

ISSN : 1969-6124

Éditeur :

École nationale supérieure du paysage de Versailles-Marseille, Institut national des sciences
appliquées Centre Val de Loire - École de la nature et du paysage, École nationale supérieure
d'architecture et de paysage de Bordeaux, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de
Lille, Agrocampus Angers

Référence électronique

Philippe Bodénan et Sébastien Coupez, « La plaisance à voile, fenêtre sur le paysage marin », *Projets
de paysage* [En ligne], 25 | 2021, mis en ligne le 31 décembre 2021, consulté le 09 février 2022. URL :
<http://journals.openedition.org/paysage/23432> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/paysage.23432>

Ce document a été généré automatiquement le 9 février 2022.

La revue *Projets de paysage* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons
Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

La plaisance à voile, fenêtre sur le paysage marin

Sailing as a Window onto the Seascape

Philippe Bodénan et Sébastien Coupez

- 1 Sur terre, le concept de paysage a donné lieu à de nombreuses contributions, notamment avec une approche renouvelée qui s'incarne dans une définition européenne des paysages (Convention européenne du paysage, 2000). Le paysage y est défini comme « partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ».
- 2 En revanche, même si le sujet n'est pas vierge (Parrain, 2010 ; Charlier, 2013), peu de travaux ont mobilisé le concept de paysage en lien avec des espaces maritimes. Les espaces littoraux ont fait l'objet de multiples études (Goeldner-Gianella, 2012), mais celles-ci se placent généralement dans le prolongement de celles menées sur les paysages terrestres et se concentrent sur leur frange terrestre.
- 3 Il existe pourtant de réels enjeux à l'étude des paysages marins, en lien avec le développement des énergies renouvelables en mer, dont les éoliennes (Gee, 2010) ou du tourisme de croisière (Charlier, 2013). Un intérêt émerge aussi pour le décentrement qu'offre le point de vue depuis la mer sur le littoral afin d'aborder les enjeux tels que l'érosion ou l'urbanisation. Enfin, on peut noter l'intérêt porté par la société sur la mer et la vie en mer comme le montre l'engouement pour la course du Vendée Globe.
- 4 Appliquer le concept de paysage aux espaces maritimes ne va néanmoins pas de soi tant cela bouscule les repères habituels du paysage (Parrain, 2010) et parce que la notion de « paysage marin » pose des questions épistémologiques à ce concept qui a été essentiellement construit sur les espaces terrestres.
- 5 La présente contribution ne prétend pas à des conclusions théoriques sur ce concept encore largement émergent. En revanche, nous souhaitons apporter un éclairage au travers de la pratique de la plaisance à voile. Ce sport et ce loisir constituent en effet une entrée privilégiée parce qu'ils donnent accès aux espaces marins et que l'utilisation

de la force propulsive du vent permet un rapport particulièrement étroit, immersif, avec les éléments marins.

- 6 Dans cet article, nous reviendrons tout d'abord sur les défis posés par le paysage marin et nous verrons comment la plaisance à voile constitue une entrée particulièrement intéressante. Nous verrons ensuite comment les plaisanciers abordent la mer dans les différentes dimensions biophysiques, humaines et de représentation. Deux échelles seront détaillées avec la préparation et la conception de la navigation et le suivi de la navigation et de la vie en mer.

Méthode et hypothèse : appréhender le paysage marin

Défis du paysage marin

Limites du cadre d'analyse des paysages terrestres

- 7 Pour définir le paysage marin, il est possible de s'appuyer sur le cadre théorique construit pour les paysages terrestres et notamment l'articulation entre les dimensions matérielle, vécue et de représentation décrites dans la CEP. L'étude des représentations dans la littérature, le cinéma, etc., permet une transposition méthodologique assez simple entre paysages terrestres et marins. Mais le paysage marin implique aussi une certaine rupture et des adaptations. L'étude des paysages marins dans leur dimension physique amène en premier lieu à considérer de nouvelles disciplines telles que l'océanographie, l'hydrographie ou la biologie marine. Nous pouvons ensuite identifier trois principaux défis :
- 8 Tout d'abord, la lecture des formes et des structures paysagères telle qu'elle est effectuée par la géographie des paysages (Lizet et Ravignan, 1987 ; Brunet, 1974) sur les espaces terrestres n'est plus valide. De fait, les éléments de base ne sont plus présents : les formes du relief, l'organisation des aménagements, les marques des activités humaines. Il convient alors de trouver une nouvelle grammaire, un répertoire spécifique. Derrière une apparente homogénéité du paysage marin (Parrain, 2012) de nouveaux repères existent. La variation de la couleur de l'eau, les aires de répartition de la faune, les zones climatiques, etc., qualifient différentes mers ou parties d'océans (Fleming, 1982 ; Parrain, 2010).
- 9 Les paysages marins nécessitent ensuite d'intégrer la fluidité de l'environnement physique. En mer, beaucoup de repères sont continuellement renouvelés au cours du temps : le vent modifie l'état de la mer (la houle, les vagues) et la marée fait évoluer les paysages marins côtiers par la variation de la hauteur d'eau.
- 10 Enfin, les paysages marins impliquent une appréhension « en mouvement ». Leur observation se fait en embarquant à bord d'un bateau. Or, comme l'a montré Marc Desportes (2005), la mobilité propre à chaque moyen de transport impose une façon particulière de sentir, de voir, de se repérer dans le paysage. Cette mobilité est caractéristique en mer car c'est l'unique façon de la pratiquer. Cela induit une pratique « nomade » (Parrain, 2010), les activités prévalent sur les aménagements. Les installations durables laissées par les acteurs sont quasi absentes.

Nécessité d'adopter le point de vue des marins

- 11 Un autre défi du paysage marin tient à ce qu'on y applique le plus souvent un regard de terrien. Il faut reconnaître que la mer est un terrain difficile pour le chercheur car elle implique certaines barrières d'accès, ne serait-ce que parce qu'elle nécessite des moyens et une préparation initiale. Pourtant, l'étude des paysages marins requiert un point de vue de marin, c'est-à-dire sur la mer depuis la mer. Il s'agit ainsi d'envisager un rapport riche et complexe à la mer, celle-ci étant un espace vécu et perçu. Cela ne peut s'appréhender qu'en faisant l'expérience de la vie en mer (Parrain, 2012).

La plaisance à voile, une fenêtre sur le paysage maritime

La plaisance à voile comme sport et loisir

- 12 La plaisance à voile donne lieu aujourd'hui à une grande diversité de pratiques que l'on peut aborder en matière de programme (régate, croisière), par le type d'embarcation (croiseur, voile légère), par la pratique solitaire ou en équipage, ou encore par l'échelle de la zone de navigation (hauturière, côtière). Enfin, cela peut être traduit par des « philosophies » de la plaisance, bien distinctes : art de vivre, performance, etc.
- 13 Trois composantes récurrentes apparaissent néanmoins. La plaisance à voile renvoie ainsi d'abord à la conduite et aux manœuvres du voilier : établir et régler des voiles, barrer. Ces interactions avec le voilier amènent à une dimension plus technologique pour l'entretien et les réparations du voilier. La navigation est une autre composante. Dans son sens restreint, le terme définit les techniques qui permettent de se diriger et de se positionner en mer. Enfin, la plaisance à voile intègre l'organisation et les adaptations nécessaires pour vivre sur un bateau en mer.
- 14 La pratique de ce sport est liée à différentes motivations. Au-delà des aspects de compétition, d'engagement physique communs à de nombreux sports, se développent des sensations, telles que l'équilibre, la glisse, la vitesse, et le plaisir de jouer et de se confronter aux éléments marins pour assurer l'avancement du voilier et le dépaysement de la vie en mer. Le voilier devient également un outil pour le voyage et le tourisme.
- 15 De par notre sujet, nous adoptons ici le tropisme de la plaisance à voile pratiquée en mer, mais il est néanmoins important de souligner que la plaisance à voile est un sport et un loisir qui peuvent être pratiqués sur les rivières et plans d'eau intérieurs. Et de fait, l'essor du yachting au XIX^e siècle, en France notamment, a eu lieu loin des côtes à Paris et sa région (Bernard, 2016).

La plaisance à voile, une entrée privilégiée pour aborder le paysage maritime

- 16 Parmi les pratiques de la mer, la plaisance à voile apparaît comme une entrée privilégiée pour aborder le rapport à la mer. Le déplacement à la voile et le recours à des techniques de navigation plus traditionnelles basées sur la lecture de paysage, permettent un rapport particulièrement étroit avec les éléments marins. Ajoutons que la pratique souvent amateur n'empêche pas que certains plaisanciers soient des navigateurs très expérimentés et « parfois même plus érudits encore que les marins pêcheurs » (Lageiste, 1995).

- 17 Pour autant, il ne faudrait pas opposer radicalement les plaisanciers aux autres acteurs de la mer issus de la pêche, de la marine marchande ou militaire. Les plaisanciers à voile ont aussi recours au moteur et aux outils de télérepérage (GPS, radar) qui apportent de la sécurité et parfois un certain confort. En outre, les liens sont multiples. Le fait est que les connaissances de la plaisance sont historiquement issues de la pêche (Brulé-Josso, 2011) ou qu'en France, la Marine nationale intègre des enseignements de voile dans son cursus de formation (École navale, 2021).
- 18 Parmi l'ensemble des pratiques, le point de vue de la croisière côtière (pratique intermédiaire entre la croisière hauturière et la voile légère) est particulièrement intéressant pour aborder les différents aspects des paysages marins.

Les Glénans, un cas d'étude privilégié

- 19 L'association les Glénans, agréée par le ministère des Sports, est aujourd'hui une référence dans le domaine de la pratique de la voile en France et en Europe. Née en 1947 en Bretagne, l'association est reconnue pour avoir accompagné la démocratisation de la voile à partir des années 1960, tant par la formulation écrite de savoir-faire, que par ses apports en matière de sécurité, de pédagogie, ou d'architecture navale (Linard, 1997).
- 20 L'intérêt des Glénans pour comprendre la plaisance à voile et ses interactions avec la mer tient aussi à la vision pédagogique adoptée. Cela permet d'explicitier les aspects de la navigation qui s'appuient sur le paysage et qui restent des fondamentaux de la pratique, notamment pour des raisons de sécurité (ne pas être dépendant d'un matériel électronique fragile), mais qui sont peu visibles par ailleurs dans la pratique de la plaisance actuelle, compte tenu de la place prise par les outils électroniques de navigation.
- 21 Ce travail s'appuie en particulier sur *Le cours des Glénans*¹. Cet ouvrage collectif est un guide pour l'apprentissage de la plaisance à voile. En un peu plus de 1 000 pages et une dizaine de chapitres, il aborde tous les points qu'un plaisancier doit maîtriser. Les différentes éditions (8 de 1961 à 2017) intègrent quelques variantes, reflétant l'avancée des techniques et une certaine évolution de la sensibilité de la société, par exemple avec l'ajout d'un chapitre « Environnement marin » dans la 8^e édition.
- 22 Cet ouvrage sera analysé dans ses contenus à la fois textuel et iconographique. Nous adopterons une analyse intégrant le paysage physique marin, les aspects de vie en mer, et les représentations portées par les marins. Soulignons aussi que les deux auteurs portent un regard « de l'intérieur » car ils pratiquent eux-mêmes la plaisance à voile en tant que loisir. L'analyse portera aussi sur les différentes échelles spatio-temporelles, avec en amont la préparation et la conception de l'ensemble de l'étape de la navigation à partir de documents, puis le suivi immersif de la navigation qui renvoie à la succession des espaces perçus au fil du parcours. Ces échelles structurent la suite de l'article.

Préparer et concevoir de la navigation, une première appropriation du paysage marin

- 23 Un préalable au fait d'aller en mer est la préparation et la conception de la navigation. Cette étape prend une tournure technique, mais intègre aussi des considérations liées aux capacités, aux envies et aux représentations mentales de l'équipage. L'importance et la complexité de cette étape donnent lieu à une première appropriation du paysage marin.

Préparation et conception de la navigation

Une projection technique et pratique via l'étude des documents nautiques

- 24 Sur terre, un déplacement même dans une zone inconnue est possible en suivant les routes, les sentiers ou la signalétique. Cela n'est pas le cas en mer, à l'exception de zones très restreintes comme certaines entrées de ports très bien balisées. L'improvisation est d'autant moins possible que s'« il est rare qu'on risque sa vie en se trompant d'itinéraire routier, une erreur de navigation peut mener sur les récifs » (Chapuis, 2007). Seule une étude rigoureuse des données sur l'hydrographie, le balisage, les courants, la météo et le climat va permettre de définir une route vers la destination souhaitée.
- 25 La consultation de ces données implique de lire et comprendre de nombreux documents nautiques tels que les cartes marines, les guides nautiques (figure 1), les ouvrages *Feux et Signaux de brumes* et *Courants de marée et hauteurs d'eau* (figure 2), les bulletins météorologiques et l'annuaire des marées.

Figure 1. Différents guides nautiques portant sur les côtes nord de la Bretagne dont le guide officiel du SHOM (à gauche)

Figure 2. Carte des courants de marée dans la Manche 6 h avant la pleine mer

L'ouvrage complet *Courants de marée et hauteurs d'eau* décrit les courants à chacune des 12 h du cycle de marée.

Source : Shom, 2000.

- 26 L'analyse menée par le plaisancier se décline suivant deux échelles spatio-temporelles : la « stratégie » et la « tactique » (Glénans, 1962). La stratégie porte sur des options à long terme, établies à partir de trois facteurs permanents : la fréquence du mauvais temps, les courants et le caractère de la côte (*ibid.*). La fréquence du mauvais temps (brume, coup de vent) se lit via les statistiques climatiques. Le caractère de la côte tient à la fréquence des abris (ports ou abris naturels), à la densité du balisage, au caractère franc de la côte. Les zones de forts courants doivent aussi être relevées. La stratégie se base ainsi sur une évaluation des difficultés intrinsèques de la zone de navigation considérée. Elle permet de vérifier l'adéquation avec les compétences techniques et les envies de l'équipage, la durée de la croisière et les possibilités techniques du voilier (capacités de vitesse et aptitude à tenir la mer). Il s'agit de choisir une zone de navigation plutôt qu'une autre, ou la saison qui sera la plus propice.
- 27 La tactique porte quant à elle sur des options à plus court terme, visant à « s'accommoder des conditions du moment » (*ibid.*). Il s'agit de lire les horaires de marée, les prévisions météo, etc. Cette analyse porte sur les conditions de mer et de vent qui vont être favorables ou contraignantes pour l'avancée du voilier : vent fort ou zone de calme, mer plate où le bateau glisse ou mer agitée où le bateau bute contre les vagues. Dans une dimension temporelle, la « tactique » amène à anticiper le positionnement du voilier par rapport aux phénomènes dynamiques (système météo, cycle de marée), par exemple pour profiter d'un courant de marée favorable. Enfin, cette préparation vise à anticiper le suivi de la navigation en repérant, dans l'ordre d'avancement de la route, les éléments physiques du paysage qui vont permettre de s'orienter (les amers). La tactique vise ainsi à faire émerger différentes options : « sortir ou ne pas sortir », choix de la « route sûre », la « route rapide », ou de la « route

confortable » (*ibid.*). Ces options résultent souvent de compromis et sont aussi fonction des escales et mouillages souhaités par l'équipage.

- 28 Tactique et stratégie impliquent une lecture croisée des différents facteurs. Définir une route sûre implique de lire conjointement le caractère de la côte et l'orientation du vent (figure 3). La longueur d'une étape doit être pensée en fonction des distances et des conditions de vent et de mer. À la voile, la manière d'évoluer par rapport au vent oblige une appréciation particulière de l'espace-temps. Pour rejoindre une destination sous le vent, la route du voilier pourra être directe et se fera à une allure² portante globalement rapide. À l'inverse, pour rejoindre un point dans une direction voisine de celle d'où vient le vent, la route sera indirecte (louvoyage) et à une allure de près³ où la vitesse est faible. Le dicton traduit cet état : « Au louvoyage, deux fois la route, trois fois le temps » (Glénans, 1972, p. 43). On retrouvera un raisonnement similaire en montagne (Devanne, 2005) avec la variable du dénivelé.
- 29 L'analyse des différents documents nautiques repose sur une appréciation relativement objective, mais les décisions prises par les marins dans un contexte donné tiennent aussi de l'expérience de l'équipage, « du sens marin et de l'art lucide de naviguer » (Shom, 2004).

Figure 3. Choix de la route avec une lecture combinée de la direction du vent et de la morphologie de la côte

Source : Glénans, 1962.

Inventer et imaginer le programme de la navigation

- 30 La préparation et la conception de la croisière comprennent un versant technique avec une certaine objectivité, mais elles intègrent aussi un versant plus subjectif où s'imaginer le programme de navigation. Celui-ci se construit à partir des appréciations

individuelles des navigateurs et de représentations plus générales liées à la pratique sportive.

- 31 Le *Cours des Glénans* se fait lui-même le relais de certaines représentations. Pour illustrer l'analyse des zones de navigation, l'ouvrage (1962) dresse ainsi le portrait de treize zones de navigation côtière de la Manche et de la façade Atlantique. Si les descriptions ne sont pas infondées, elles sont malgré tout parties prenantes, dessinant une certaine réputation de ces zones de navigation quant à leurs attraits ou à leurs difficultés (tableau 1).
- 32 Si les documents nautiques portent déjà certaines représentations des paysages marins, les principaux vecteurs en sont la presse spécialisée dont on notera notamment la rubrique clé de la revue *Bateaux*⁴ « Où naviguer ? », la littérature de mer ou le suivi médiatique de la course au large, etc. Ces représentations reprennent alors souvent des images liées au tourisme. Elles tendent aussi à surdévelopper un imaginaire lié au grand large, voire au mauvais temps par rapport à la pratique réelle des plaisanciers qui tend au contraire vers un plus grand hédonisme (Roux, 1994).

Tableau 1. Le poids des représentations dans le descriptif de deux zones de navigation

Côte ouest du Pas-de-Calais, baie de Somme	Bretagne sud
Zone ingrate, offrant peu de possibilités. Les abris sont peu nombreux. Les ports assèchent à marée basse. Le balisage est dispersé. Les courants sont assez forts. Le marnage en vives-eaux moyennes, de 8 à 9 mètres.	Zone merveilleuse où les difficultés peuvent être abordées progressivement. Côte rocheuse, riche en abris. Courants faibles, balisage dense et efficace, feux faciles à identifier la nuit. C'est le « jardin potager » du centre nautique des Glénans.

Source : Glénans, 1962.

La préparation et la conception de la croisière comme une première appréhension du paysage

- 33 La préparation et la conception de la navigation sont réalisées parfois loin de la mer et à partir de différents médiums. Cette étape en amont amène pourtant à une première immersion par anticipation dans les paysages marins. De fait, les différentes dimensions du paysage apparaissent déjà et sont intimement reliées par la lecture conjointe et croisée de données de différentes natures (scientifiques, techniques, informatives, artistiques, etc.).

Une ouverture sur la mer dans son fonctionnement biophysique

- 34 La préparation et la conception de la navigation apportent un certain nombre de connaissances sur le fonctionnement biophysique de la mer. Comme cela est mis en évidence dans le *Cours des Glénans*, les savoir-faire marins plus directement applicables, tels que lire des prévisions météo ou effectuer un calcul de marée, nécessitent des bases plus théoriques sur la « vie de l'atmosphère » ou sur le fonctionnement des marées. En outre, comme nous l'avons vu précédemment, les domaines nécessitent d'être croisés

pour comprendre les effets du vent sur la mer, les effets de la côte sur la météorologie, etc. Cela donne au marin une appréhension globale de la mer, de l'océanographie, même s'il n'est pas un spécialiste dans chacun de ces domaines.

- 35 Cette appréhension biophysique de la mer constitue une première dimension du paysage. Ces mêmes documents nautiques donnent également une ouverture sur l'épaisseur humaine et historique de ces paysages maritimes.

La mer, un espace que l'homme s'est approprié

- 36 Les guides nautiques sont décrits comme la « somme des observations faites, [...], par des générations de marins, elles sont le fruit d'une expérience nautique qui remonte à la nuit des temps, mais qui, dûment vérifiée et enrichie des apports constants de la science et de la technique, reste à tout moment actuelle » (Glénans, 1962, p. 239). Emmanuelle Vagnon (2018) n'en dit pas moins à propos des cartes marines soulignant qu'elles « sont des compilations visuelles d'informations recueillies sur le terrain : en ce sens, elles témoignent de la fréquentation des espaces maritimes ».
- 37 La préparation de la navigation permet ainsi d'aborder les activités humaines actuelles telles que la pêche ou le commerce maritime. Il est en effet nécessaire pour le plaisancier d'avoir une certaine attention vis-à-vis des autres acteurs pour gérer et anticiper les possibles interactions. Par exemple, comprendre les routes maritimes facilitera la surveillance pour éviter les collisions.
- 38 Cette ouverture porte aussi sur les activités passées. Les cartes marines font par exemple mention des épaves, d'anciennes zones minées, etc. La toponymie (figure 4) qui fait référence à la pêche, au ramassage des goémons ou à la contrebande (Riou, 2014) révèle, quant à elle, une forme de « domestication de l'espace » (Dufour, 1997) acquise au cours du temps.

Figure 4. Richesse toponymique sur la Chaussée de Sein (Finistère)

Source : Shom, 2021.

La nécessité des représentations pour rendre concret l'imperceptible

- 39 Les représentations sont des médiums incontournables pour appréhender les paysages physiques marins. En effet, le plaisancier est parfois confronté à une réalité immédiatement présente, mais qui n'est pas sensible (cas du relief sous-marin). En outre, les espaces marins correspondent rapidement à des espaces très vastes, qui ne

peuvent plus être appréhendés par les sens. Par exemple, la baie de Quiberon, espace côtier bien délimité, représente déjà près de quatre fois la taille de Paris *intra-muros*. Seules les représentations permettent alors d'accéder à une vision d'ensemble.

- 40 Parallèlement, les représentations ont un rôle accru pour saisir l'épaisseur temporelle et humaine des paysages maritimes. Hormis quelques cas comme les phares, les traces de la présence et des activités humaines sont souvent invisibles : les épaves sont immergées, les lieux-dits ne sont pas signalés comme sur terre. Les représentations sont ainsi souvent la seule façon de rendre concrète cette dimension du paysage. Cela renforce la valeur des documents nautiques au-delà de leur aspect technique et pourrait aussi expliquer l'importance accrue de la littérature de mer dans la pratique (Le Carrer, 2020).

Suivre la navigation et vivre en mer

- 41 Une fois en mer, la relation entre le plaisancier et le paysage marin se trouve dans le suivi sensible de l'avancement du voilier en lien avec la tactique de navigation telle qu'elle a été préparée. Cette relation s'établit également dans l'adaptation pratique requise par la vie en mer.

Les sens pour le suivi de la navigation

Identifier des repères pour s'orienter

- 42 Pour s'orienter en mer, le plaisancier a besoin de repères fiables. Les amers qui sont des éléments du paysage visibles et clairement identifiables jouent ce rôle. Ils peuvent être situés en mer ou à terre, être spécifiquement aménagés pour la navigation (balises, phares) ou « naturels » (clochers, rochers). Les guides nautiques avec leur riche iconographie (figure 5) apportent une aide précieuse pour leur identification. On soulignera en effet les difficultés à déchiffrer la côte depuis la mer alors que tous les plans sont écrasés en un seul horizon d'où se détachent peu d'éléments directement reconnaissables (figure 6).
- 43 D'autres repères sont utilisés pour se localiser. Par exemple, la présence de certaines espèces d'oiseaux marins ou « l'odeur de la terre » (Glénans, 1962, p. 283) renseignent sur la proximité d'une côte lorsque l'on vient du large. Ces éléments de repérage n'ont pas la précision des amers. Néanmoins, ils servent à exercer un regard critique sur l'identification des amers, ou prennent le relais lorsque ces derniers sont rares ou imperceptibles, notamment pour la navigation au large ou dans des conditions de brume.
- 44 Les repères captés dans le paysage sont ensuite mis en lien avec les informations fournies par les documents nautiques et en particulier la carte marine. Cela permet de donner du sens et une compréhension globale de l'organisation physique du paysage. Pour se positionner et se diriger précisément, le plaisancier met alors en œuvre différentes techniques. Les alignements des amers permettent de se positionner sur une trajectoire précise où l'étude de la carte aura préalablement renseigné le navigateur sur l'absence de dangers (figure 7). Le point par relèvement est une autre technique où les amers sont relevés avec un compas puis reportés sur la carte via une

construction géométrique. À partir de ce positionnement relativement précis le cap est calculé sur la carte et suivi via le compas de route.

Figure 5. Dessin d'interprétation facilitant l'identification des amers pour l'entrée dans le port de Camaret (Finistère)

Source : Malcolm Robson, 1980.

Figure 6. Identification des amers balisant l'entrée du chenal d'accès principal au port de Saint-Malo

Figure 7. Principe d'alignements permettant de rejoindre un abri tout en évitant des récifs immergés

Source : Glénans, 1962.

Des sens très sollicités

- 45 Le plaisancier sollicite abondamment ses sens lors de la navigation. Ils lui permettent de se diriger comme nous l'avons vu, mais aussi de comprendre et d'analyser l'environnement biophysique et humain dans lequel évolue le bateau. Les observations faites sur la météo, l'état de la mer ou le courant permettent d'affiner, voire de critiquer, les données issues des bulletins météo ou des documents nautiques. Cela permet de réajuster la tactique en fonction des conditions effectivement rencontrées. La veille permet aussi d'anticiper les interactions possibles avec d'autres acteurs de la mer : pêcheurs, navires marchands, etc.
- 46 Le suivi de la navigation fait ainsi appel à l'ensemble des sens, y compris l'odorat ou la kinesthésie (le ressenti par le corps des mouvements du voilier). Cette connexion sensorielle au paysage marin relève d'un apprentissage : l'« éducation des sens » (Glénans, 1972).

Vivre en mer : le voilier comme lieu de vie

- 47 La vie à bord doit avant tout s'adapter aux éléments marins auxquels l'équipage est exposé tels que l'humidité, le froid, parfois la chaleur, et les mouvements du bateau. La marche du bateau, et notamment les allures du voilier, influe également sur les conditions de vie à bord, en se révélant plus ou moins confortable. On note ainsi que « le vent qui forçait démontre les inconvénients du près⁵. La vie à bord devient délicate, puis intenable par grand frais » (Glénans, 1962, p. 453). Les adaptations à la vie en mer

impliquent une réelle rupture avec les références de la vie à terre, cela prend forme dans les aménagements intérieurs du voilier comme l'a montré Stéphanie Brullé-Josso (2011) avec la notion de « confort inconfortable ».

- 48 Les activités à bord se composent de tâches indispensables, « naviguer, cuisiner, nettoyer, entretenir » (Glénans, 1972), mais il est aussi question de gérer le repos et le temps libre imposé. Les repères classiques du temps tendent à être redéfinis. Le rythme des quarts⁶, l'heure de la prochaine marée, etc., sont des repères qui marquent bien plus le rythme de la vie à bord. La vie en mer, c'est aussi apprivoiser les sentiments d'ennui ou de peur liés aux conditions météorologiques ou de la navigation hors de vue des côtes.
- 49 Enfin, le bateau révèle une sociabilité particulière. Cette vie en collectivité se caractérise par la tension entre la promiscuité de l'équipage et l'isolement par rapport à la vie à terre. Notons enfin que cette microsociété est aussi structurée d'un point de vue technique. Chacun occupe un rôle différent : le chef de bord est le responsable du navire, le navigateur gère l'orientation du navire, le barreur assure la conduite du bateau tandis que les autres équipiers participent à la marche du voilier.

Une expérience sensible, source et ressource de valeurs et de représentations

- 50 La pratique immersive ainsi que l'acuité développée dans le cadre de la navigation tendent à ouvrir une relation privilégiée avec les paysages marins et la mer. De façon parallèle, la vie en mer, qu'elle soit solitaire ou partagée, constitue souvent une aventure humaine et sociale unique. La plaisance à voile est en cela une expérience souvent très riche qui amorce et produit des valeurs et des représentations mentales.
- 51 Sans que cela soit nécessairement représentatif de l'ensemble des plaisanciers, notons que, dans l'association les Glénans, la pratique de la voile est indissociable de valeurs humanistes : « sens du collectif, partage de l'expérience, responsabilité » (Glénans, 1978), portées par l'association dès son origine. Le projet s'est ensuite enrichi de valeurs environnementales au point de contribuer à la naissance du Conservatoire du littoral. La devise de l'association synthétise cette fusion entre valeurs et pratiques : « École de voile, école de mer, école de vie ».

Conclusion : la plaisance à voile, une expérience paysagère ?

- 52 Si la mer a pu être qualifiée de « territoire du vide », ce travail montre qu'il n'en est rien dès lors que l'on prend le regard du marin. Cela démontre l'importance du point de vue, qui peut d'ailleurs être inversé. Pour le marin qui consulte les cartes marines, « la terre ferme devient un désert, un simple support de point [...], le monde ne commence vraiment qu'au bord de la terre » (Glénans, 1972, p. 640).
- 53 Ce travail, avec l'angle de vue de la plaisance à voile, montre ainsi que la mer est un espace riche et complexe dans lequel on tend à retrouver les différentes dimensions du paysage. Dans sa dimension biophysique, le paysage marin revêt une grammaire qui lui est propre, celle des amers, des indices à la surface de l'eau, dans l'observation de la faune, de la météo, et qui implique de considérer des échelles spatiales souvent très

vastes. Les adaptations à la vie en mer ainsi que la diversité des pratiques au sein de la plaisance à voile démontrent que c'est également un espace vécu et perçu. Enfin, les paysages marins induisent un ensemble de représentations, qui laissent peu de marques visibles en mer, mais en revanche investissent largement le champ de la culture maritime via différents médiums (récits, etc.).

- 54 Pour autant, s'il existe certaines similitudes avec le paysage tel qu'il est abordé à terre, le paysage marin comporte des spécificités remarquables (des défis tels que nous les avons présentés), qui posent encore des questions sur les liens exacts entre le paysage et le paysage marin.
- 55 À l'issue de ce travail, notons que l'étude des paysages marins trouve un certain écho avec d'autres espaces naturels (haute montagne, déserts). Ceux-ci partagent de fait plusieurs caractéristiques : une faible anthropisation, des propriétés physiques mouvantes (par exemple les déserts de dune), et une fréquentation nomade.

BIBLIOGRAPHIE

Bernard, N., *Géographie du nautisme*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, 341 p.

Brulé-Josso, S., « "Le confort inconfortable" du voilier de plaisance habitable, entre architectes navals et plaisanciers » dans Raveneau, G. et Sirost, O. (dir.), *Anthropologie des abris de loisirs*, Nanterre, Presses universitaires de Paris Nanterre, 2011, p. 127-139, URL : <https://books.openedition.org/pupo/3706>.

Brunet, R., « Analyse des paysages et sémiologie. Éléments pour un débat », *L'Espace géographique*, t. 3, n° 2, 1974, p. 120-126.

Chapuis, O., *Cartes des côtes de France, histoire de la cartographie marine et terrestre du littoral*, Douarnenez, Chasse-Marée, 2007, 415 p.

Charlier J., « Croisières maritimes et paysages marins. Quelle place pour la haute mer ? », *Bulletin de l'association de géographes français*, vol. 90, n° 4, 2013, p. 441-458.

Convention européenne du paysage, Conseil de l'Europe, Florence, 2000, 8 p.

Desportes, M., *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, 414 p.

Devanne, A.-S., « Marcheurs en montagne et expérience de l'espace. Une analyse de la construction du rapport à l'espace à travers la pratique de la marche dans les Pyrénées », thèse de doctorat, Engref, 2005.

Corbin, A., *Le Territoire du vide. L'occident et le désir du rivage*, Paris, Aubier, 1988, 399 p.

Dufour, A.-H., « Domestiquer l'espace. Quelques jalons et un exemple pour une approche ethnologique de la toponymie », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, vol. 25 n° 2-4, 1997, p. 187-200.

École navale (site Internet), <https://www.ecole-navale.fr/La-voile-a-l-Ecole-navale>, consulté le 03/02/2021

- Fleming, D. K., « Seascapes », *Maritime Policy & Management*, vol. 9, n° 1, 1982, p. 29-33
- Goeldner-Gianella, L., « Du littoral à la haute mer : quelles recherches récentes en géographie ? », *EchoGéo* n° 19, 2012, URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/12969> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.12969>
- Glénans, *La Mer vue des Glénans*, Paris, Seuil, 1978, 300 p.
- Glénans, *Nouveau Cours de navigation des Glénans*, Paris, Seuil, 1972, 765 p.
- Glénans, *Cours de navigation des Glénans*, t. 2, Paris, Éditions du Compas, 1962, 725 p.
- Gee, K., « Offshore wind power development as affected by seascape values on the German North Sea coast », *Land Use Policy*, vol. 27, n° 2, 2010, p. 185-194.
- Lageiste, J., « Le nautisme en Bretagne », *Norois*, vol. 42, n° 166, 1995, p. 443-452, URL : https://www.persee.fr/doc/noroi_0029-182x_1995_num_166_1_6642.
- Le Carrer, O., *Une histoire de la voile. L'art de naviguer pour le plaisir*, Grenoble, Glénat, 2020, 190 p.
- Linard, A., « Les 50 ans des Glénans », *Le Chasse-marée*, n° 107, 1997, p. 2-15.
- Lizet, B. et Ravignan F. de, *Comprendre un paysage. Guide pratique de recherche*, Versailles, Inra, 1987, 147 p.
- Parrain, C., La haute mer : un espace aux frontières de la recherche géographique, *EchoGéo*, n° 19, 2012.
- Parrain C., « Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à voile dans l'océan Atlantique », thèse de doctorat, université de La Rochelle, 2010, 448 p.
- Riou, Y., « La toponymie nautique, un chenal vers la mémoire des populations littorales », communication au colloque « Mémoires maritimes », Concarneau, 2-4 octobre 2014.
- Robson, M., *Guide nautique de la Bretagne nord*, vol 2, Paris, Arthaud, 1980.
- Roux, M., « Imaginaire, pratique sportive, valeur de l'espace. La plaisance sur la côte atlantique française », *Norois*, vol. 41, n° 163, 1994, p. 419-428, URL : https://www.persee.fr/doc/noroi_0029-182x_1994_num_163_1_6573
- SHOM (site internet), <https://data.shom.fr>, consulté le 23 novembre 2021.
- SHOM (Service hydrographique et océanographique de la Marine), *L'hydrographie, les documents nautiques, leurs imperfections et leur bon usage*, 2004, 37 p.
- SHOM, *Courants de marée et hauteurs d'eau - La Manche*, 2000.
- Vagnon, E., « Les cartes marines, XIV^e-XVII^e siècle : une appropriation de l'espace maritime », dans Boucheron, P., Folin, M. et Genet, J.-P., *Entre idéal et matériel. Espace, territoire et légitimation du pouvoir (v. 1200-v. 1640)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, p. 219-235.

NOTES

1. Titre donné à partir de la 4^e édition. Pour les éditions antérieures, le titre est *Cours de navigation des Glénans*.
2. « Directions que peut prendre le bateau par rapport à la direction du vent. » (Glénans, 1972).
3. Allure à laquelle le voilier « gagne du terrain contre le vent » (Glénans, 1962).
4. Ce magazine mensuel sur la plaisance a été créé en 1958 par Pierre Lavat. Il s'agit en France du premier titre qui accompagne la démocratisation de la voile, avant la publication des revues

telles que *Neptune nautisme* et *Nautisme* (1963), *Loisirs nautiques* (1968) ou *Voiles et Voiliers* (1971). Le magazine a cessé sa publication en 2015.

5. Allure contre le vent.

6. Lors d'étapes longues, ceux-ci organisent le roulement des tâches au sein de l'équipage.

RÉSUMÉS

La notion de paysage maritime est encore peu traitée dans la littérature scientifique. Établir des liens avec le paysage tel qu'il a été abordé dans les espaces terrestres ne va pas de soi tant les repères habituels du paysage sont bouleversés. Ce travail propose de poser quelques jalons en étudiant la relation établie avec le paysage marin par la pratique de la plaisance à voile. L'article aborde les défis spécifiques posés par le paysage marin. Mais il met surtout en évidence les repères relatifs à cet environnement biophysique qui vont permettre de se situer et de se diriger, les adaptations nécessaires à la vie en mer ou encore les représentations véhiculées par la pratique de ce sport.

The notion of seascape is seldom referred to in the scientific literature. Establishing links with the seascape in the same manner as the landscape has been approached in terrestrial spaces is not self-evident, as the usual reference points are disrupted. This work proposes to determine a number of milestones by studying the relationship established with the seascape by the practice of sailing. The article addresses the specific challenges posed by the seascape. But above all, it highlights aspects such as the reference points relating to this biophysical environment which make it possible for one to situate and orient oneself, the necessary adaptations for life at sea, and the representations conveyed by the practice of sailing.

INDEX

Keywords : seascape, yachting, sailing, Les Glénans, navigation

Mots-clés : paysage marin, plaisance, voile, les Glénans, navigation

AUTEURS

PHILIPPE BODÉAN

Philippe Bodéan, ingénieur paysagiste, est post-doctorant à l'Institut de recherche en sciences et techniques de la ville (IRSTV), CNRS FR 2488, Nantes. Il est aussi marin amateur.

Philippe_bodenan[at]hotmail[dot]fr

SÉBASTIEN COUPEZ

Sébastien Coupez, enseignant d'histoire et géographie dans le secondaire, il est aussi marin amateur.

sebastiencoupez[at]live[dot]fr