



HAL
open science

L'acceptation du danger par les navigateurs hauturiers. Une perspective d'analyse sociologique plurielle

Bastien Soulé, Guillaume Routier, Hélène Boivert

► To cite this version:

Bastien Soulé, Guillaume Routier, Hélène Boivert. L'acceptation du danger par les navigateurs hauturiers. Une perspective d'analyse sociologique plurielle. *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 2009, 40 (1), pp.131-147. 10.4000/rsa.301 . hal-02344857

HAL Id: hal-02344857

<https://hal.science/hal-02344857>

Submitted on 16 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Recherches sociologiques et anthropologiques

40-1 | 2009

Autour de la socio-anthropologie du jeu

L'acceptation du danger par les navigateurs hauturiers

Une perspective d'analyse sociologique plurielle

The Acceptance of Danger by High seas Navigators. A Prospect for Multifaceted Sociological Analysis

Bastien Soulé, Guillaume Routier et Hélène Boivert



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rsa/301>

DOI : 10.4000/rsa.301

ISBN : 978-2-930207-50-6

ISSN : 2033-7485

Éditeur

Unité d'anthropologie et de sociologie de l'Université catholique de Louvain

Édition imprimée

Date de publication : 15 avril 2009

Pagination : 131-147

ISSN : 1782-1592

Ce document vous est offert par Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

Bastien Soulé, Guillaume Routier et Hélène Boivert, « L'acceptation du danger par les navigateurs hauturiers », *Recherches sociologiques et anthropologiques* [En ligne], 40-1 | 2009, mis en ligne le 11 février 2011, consulté le 18 juin 2021. URL : <http://journals.openedition.org/rsa/301> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rsa.301>



Les contenus de la revue *Recherches sociologiques et anthropologiques* sont disponibles selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

L'acceptation du danger par les navigateurs hauturiers Une perspective d'analyse sociologique plurielle

Bastien Soulé ^{*}, Guillaume Routier ^{**}, Hélène Boivert ^{***}

La radicalisation et la fréquence accrue des expositions au danger sont régulièrement soulignées par les observateurs de notre contemporanéité sportive. Diverses explications sont invoquées : recherche de sensations fortes, appel de l'aventure, "déroutinisation" du quotidien, affirmation identitaire, *etc.* À travers le cas de la voile, nous entendons analyser les raisons qui poussent les pratiquants à accepter la confrontation à des dangers identifiés. La littérature sociologique laisse apparaître six manières de construire théoriquement l'engagement dans une pratique sportive dangereuse. Nous proposons d'articuler ces éclairages théoriques pour développer une vision élargie des raisons qui mènent à s'engager dans l'activité hauturière. 22 pratiquants ont été interviewés. Ces entretiens laissent apparaître des éléments pluriels de justification de cette exposition occasionnelle au danger. Des relations de complémentarité entre paradigmes apparaissent finalement, prouvant non seulement que la prétention au monopole explicatif conduit à des impasses, mais aussi que l'ouverture à plusieurs cadres d'intelligibilité enrichit la portée heuristique de chacun d'entre eux.

I. Introduction

La radicalisation et la fréquence accrue des expositions au danger sont régulièrement soulignées par les observateurs de notre contemporanéité sportive (Le Breton, 2002 ; Stranger, 1999). Diverses explications sont invoquées : quête de performance, appel de l'aventure, affirmation identitaire, recherche de sensations fortes, "déroutinisation" du quotidien, *etc.* Cet article se focalise sur une activité qui présente indéniablement des dangers pour ses adeptes, notamment sous sa forme compétitive : la voile hauturière. La chute à l'eau constitue la principale menace, *a fortiori* en cas de navigation en solitaire¹. Par ailleurs, les risques de collision² ne sont pas négligeables et se révèlent susceptibles, au même titre que les conditions météorologiques ou les défauts

* Université de Caen Basse-Normandie.

** Université de Rennes 2 Haute-Bretagne.

*** Université de Caen Basse-Normandie.

¹ Selon Alain Gautier, vainqueur du Vendée Globe en 1992 et consultant sécurité auprès de la direction de course de l'édition 2008, les risques de chute sont nombreux, et un navigateur qui tombe en mer n'a quasiment aucune chance de s'en sortir. Les marins disposent certes de harnais qui les solidarisent à leur bateau, mais certains ne s'attachent jamais pendant les manœuvres.

² Contre des icebergs, animaux marins, containers, cargos, bateaux de pêche ou de plaisance, troncs d'arbre, *etc.*

lances matérielles, de provoquer des avaries majeures (chavirage, démâtage, naufrage...). Cette immersion dans un milieu incertain, pour lequel l'homme n'est *a priori* guère adapté, porteur de menaces pour sa survie, permet de caractériser la voile comme une activité risquée. D'autant qu'au-delà du caractère intrinsèquement dangereux de la fréquentation de l'environnement marin, plusieurs symboles renvoyant à la thématique du risque et à l'imaginaire de l'aventure sont associés à la voile (Griffet, 1995). Indomptable, imprévisible, mais aussi attirante, la mer fascine ; cependant, peu se sentent capables de l'affronter.

À travers le cas de la course au large, nous entendons analyser les raisons qui poussent des pratiquants à accepter la confrontation à des dangers bien identifiés. Un objectif d'ordre épistémologique vient se greffer à cette ambition compréhensive : il consiste à se saisir de cet objet d'étude pour proposer et justifier une approche sociologique non réductionniste, combinant plusieurs modèles théoriques de l'action.

II. Les théories explicatives de l'engagement corporel risqué

En sociologie, différents programmes, inscrits à l'intérieur de schèmes d'intelligibilité spécifiques (Berthelot, 1990), fournissent autant de matrices permettant de donner du sens à la réalité. De même, au sein de la spécialité que constitue la sociologie du sport, plusieurs communautés de recherche observent et interprètent les comportements d'une manière propre. Au terme d'une revue de la littérature, six manières de penser et de construire théoriquement l'engagement dans une pratique sportive dangereuse ont été identifiées (tableau 1).

Programmes	Développements	Références
Compensatoire & déroutinisateur	La crise anthropologique de la modernité génère une anomie spirituelle qui individualise la construction identitaire. À travers la confrontation réelle ou métaphorique à la mort, l'individu cherche ses marques : pourquoi vit-il, qui est-il et que vaut-il ? Les efforts sociétaux destinés à atténuer les manifestations de l'incertitude croissant, l'individu chercherait des obstacles pour retrouver une plénitude menacée par une vie sans surprises. L'incertitude et l'intensité de l'engagement nécessaire viennent alors tempérer le calme plat d'existences routinières.	Le Breton, 1991, 2002 Mitchell, 1983 ; Lyng, 1990
Distinctif & dispositionnel	Les profits symboliques associés aux prises de risques volontaires sont importants. La pratique d'un "sport à risque" constitue dès lors un vecteur de positionnement. En termes de distribution sociale, les sports de combat les plus violents s'implantent en milieu populaire, alors que les sports de nature concernent plutôt les catégories disposant d'un important volume de capital, à dominante culturelle. Les sports dangereux constituent également une forme d'expression et d'affirmation virile.	Defrance, 1983 Penin, 2004
Critique	Le risque constitue un objet-signe qu'il faut consommer pour faire valoir sa supériorité dans une logique de domination. Les "sports extrêmes" sont l'apanage de certaines catégories sociales et ethniques.	Baudry, 1991 Kusz, 2004
Individualiste	Les risques sportifs sont des éléments calculés d'une stratégie de valorisation de soi. Les pratiquants s'engagent pour montrer comment ils se comportent dans l'action, et notamment leur aptitude à conserver leur sang-froid. Les activités à risque ne constituent pas un moyen d'atteindre la griserie des sens : le contrôle total de la situation constitue à l'inverse l'objectif premier.	Collard, 2002
Interactionnel	Le choix de jouer avec l'incertitude déclenche généralement l'admiration des observateurs. Une fois le danger "provoqué", sa maîtrise, la capacité à "faire face" grâce à une technique <i>ad hoc</i> constituent une nouvelle occasion de valorisation. L'action n'est cependant productive que si les événements portent à conséquence, avec pour éventuelle contrepartie le risque de "perdre la face". Au sein de plusieurs subcultures sportives, les pratiquants s'observent mutuellement. Ces interactions engendrent des prises de risques accrues, les dangers affrontés constituant souvent un système d'attribution de prestige et de statut.	Soulé & Corneloup, 1998 Wheaton, 2004 ; Booth, 2003
Phénoménologique et sensible	Le "jeu aux limites" procure des émotions qui contribuent à l'adoption de comportements sportifs risqués. Se confronter au danger permet en effet d'assouvir un fort besoin de sensations vertigineuses, de vivre des expériences transcendantes et jubilatoires.	Griffet, 1991 ; Stranger, 1999

Tableau 1 : programmes de recherches sociologiques sur l'engagement sportif risqué.

La subjectivité présidant à une telle catégorisation doit être soulignée, tout comme les immanquables raccourcis inhérents à cette présentation synthétique³. Par ailleurs, ce tableau met l'accent sur le cloisonnement entre les inscriptions programmatiques, au détriment des proximités et complémentarités qui apparaissent entre cadres interprétatifs. Les variations sur des thèmes comme la rupture avec le quotidien ou les stratégies identitaires l'attestent.

III. Problématique

L'épistémologie du point de vue part du postulat que la compréhension d'un phénomène est à la fois rendue possible et déterminée par la théorie. La pensée "épistémologiquement correcte" en déduit généralement qu'un seul regard théoriquement fondé peut être adopté. D'autres manières de voir existent cependant ; elles consistent à affirmer que l'interprétation approfondie d'un phénomène n'est possible que lorsque celui-ci est lu selon différentes perspectives. Cette position renvoie à l'épistémologie complémentariste : postulant que toute étude confinée à un seul cadre de référence éloigne le chercheur du phénomène observé, celle-ci préconise l'articulation disciplinaire (Devereux, 1985).

Programme	<i>Amont</i> Choix de la pratique sportive "à risque"	<i>Temps de l'action</i> Exposition au danger	<i>Aval</i> Après la pratique
Distinctif & dispositionnel	Démonstration d'une appartenance sociale s'appuyant sur des sports emblématiques. Recherche de différenciation. Poids des structures socialisantes.		
Compensatoire & déroutinant	Affirmation identitaire en contexte anémique. Volonté de donner le meilleur de soi en réponse aux contraintes sociales.		
Critique	Volonté de domination. Afficher son identité de gagneur. Réponse aux injonctions incitant à profiter de son existence.		
Individualiste	Décision stratégique visant à mettre à l'épreuve et à révéler ses compétences.	Maîtrise des difficultés. Exercice d'un contrôle sur une incertitude provoquée.	
Interactionnel		Mise en scène de ses actions risquées. Théâtralisation de la confrontation au risque et de la capacité à y faire face.	Prolongements de la mise en scène.
Phénoménologique & Sensible		Approche expérientielle centrée sur les émotions et sensations ressenties.	

Tableau 2 : processus temporel d'exposition au danger.

Nous nous attachons dans le cadre de cet article à proposer des perspectives de croisement au sein d'une seule et même discipline : la sociologie. En la matière, Kuhn précise que la notion d'incommensurabilité, fréquemment brandie par les partisans du perspectivisme théorique exclusif, ne signifie ni incompatibilité, ni incomparabilité des paradigmes⁴ (Bernstein, 1991) : selon lui, il est envisageable de passer d'un pro-

³ Pour de plus amples développements, se référer à SOULÉ B., CORNELOUP J., 2007.

⁴ Kuhn utilise préférentiellement le terme de paradigme (KUHN T., 1972). La notion de programme, quant à elle, renvoie à l'épistémologie des sciences développée par Lakatos et reprise par Berthelot pour

gramme à l'autre, à travers un *Gestalt Switch*. Toute la difficulté réside alors dans l'orchestration de la confrontation programmatique. Dans le cas de l'exposition au danger, nous proposons d'articuler les théories sociologiques autour d'un processus temporel. En amont de l'exposition à l'incertitude, divers déterminismes et stratégies s'entremêlent pour mener à la décision de pratiquer des activités dites "à risque" ; vient ensuite le moment de l'engagement corporel à proprement parler, synonyme de mise en jeu de l'intégrité physique ; enfin, il existe une phase postérieure à cette exposition, susceptible de se prolonger à travers les souvenirs, les récits, *etc.* Chaque programme propose une explication ancrée de manière privilégiée dans une, ou plus rarement deux phases de ce processus, constitutif de ce que Duchastel et Laberge (1999) appellent un «espace de médiation» (tableau 2).

Les trois premiers cadres interprétatifs se focalisent sur l'antériorité du "passage à l'acte". Dans la pensée individualiste, cette priorité est moins marquée. L'interactionnisme se focalise plus explicitement encore sur la confrontation à l'incertitude (seules les relations de face-à-face permettant d'exister socialement). Cette perspective microsociologique offre une "vitrine" aux stratégies de valorisation et de différenciation sociales. Enfin, ancré dans une perspective présentéiste, le programme phénoménologique est centré sur le quotidien.

Nous chercherons à cerner la manière dont ces éclairages théoriques peuvent se combiner pour nous aider à développer une vision aussi peu réductrice que possible des raisons plurielles qui poussent à accepter les dangers engendrés par la pratique de la voile hauturière. Ce faisant, nous assumons la teneur superficielle des interprétations relatives à chaque cadrage théorique mobilisé ; l'objectif ne consiste en effet pas à approfondir la connaissance au sein d'un programme en particulier, mais bel et bien à proposer des modalités fécondes de croisement.

IV. Méthodologie

Lorsqu'elle cherche à cerner les motivations de «sportifs de l'extrême», Le Scaff (2000) met en avant l'inutilité des hypothèses théoriques, avançant qu'il est préférable de demander directement aux individus le pourquoi de leurs actes. Notre approche s'éloigne considérablement de cette surprenante posture. Certes, la revue de la littérature ne doit en rien exempter le chercheur d'un travail empirique ; mais elle est à l'évidence à même d'affiner la compréhension des réalités complexes que dévoile le terrain. À mi-chemin entre induction et déduction, la démarche méthodologique adoptée est de type délibératif (Savoie-Zajc, 2000 :2004) : entrés sur le terrain avec des connaissances théoriques et une hypothèse épistémologique forte, nous n'avons néanmoins pas cherché à recueillir des données correspondant à des indicateurs précisément et préalablement construits. Pour recueillir des propos relatant une trajectoire et une expérience vécue, principal objectif des entretiens réalisés, il a fallu "libérer" la parole des interviewés à travers une démarche compréhensive qui les amène à expliciter leurs choix et comportements.

L'échantillon est composé de pratiquants au vécu nautique conséquent⁵. Douze professionnels (*skippers*, brevets d'État ou moniteurs second degré) ont d'abord été inter-

désigner, à l'image d'un paradigme, la structure dans laquelle s'insèrent la théorie et l'activité scientifique centrée sur elle (LAKATOS I., 1970 ; BERTHELOT J.-M., 2001). Si ces deux acceptions sont généralement opposées, elles cherchent néanmoins toutes deux à sortir d'un modèle réductionniste de la science : «La théorie ne se définit pas seulement par son armature conceptuelle et propositionnelle mais par sa soumission à des principes et des valeurs métaphysiques implicites, caractérisant un 'paradigme' ou une 'tradition' de recherche» (BERTHELOT J.-M., 2001, p.464), ou encore un "programme".

⁵ Navigateurs confirmés, compétiteurs ayant participé à une ou plusieurs courses au large en tant que *skippers*.

viewés en novembre 2004 en Bretagne (à Vannes et Quiberon). Tous ont connu des expériences hauturières (soit en course type “mini-transat”, soit en croisière au large). D’ambition exploratoire, ces entretiens non directifs, qui visaient à tester la pertinence d’une grille de lecture plurielle, ont effectivement permis le repérage d’explications renvoyant à chacun des cadres interprétatifs.

Par la suite, dix entretiens approfondis ont été réalisés auprès de coureurs au large de diverses catégories : six “ministres”⁶ rencontrés à Douarnenez au départ de la Mini-Fastnet, course réputée, qualificative pour la Mini-Transat ; trois pratiquants de la croisière hauturière, participant ponctuellement à des courses, le plus souvent en équipage ; un participant au Vendée Globe, course en solitaire redoutée pour sa durée (au moins 3 mois) et la difficulté des mers à affronter.

V. Résultats et interprétation

La structure de présentation des résultats se calque sur le processus d’exposition au danger, à ceci près que la partie V. A. fait dans un premier temps état de la façon dont les marins décrivent la dangerosité de la voile hauturière.

A. La dangerosité de l’activité vue par les navigateurs hauturiers

La voile, telle qu’elle est pratiquée par les interviewés, intègre des risques létaux que ces derniers ne peuvent ignorer :

C’est vrai, les risques ils vont jusqu’à la vie, donc... Ben là, avant de partir pour la mini, je vais rédiger mon testament parce que y’a vraiment... on part très, très loin et puis y’a un vrai risque (E5).

On sait quand même qu’une belle grosse vague... ben, on peut y partir quoi... que le bateau peut-être couché (E4).

Pourtant, la minimisation des dangers est fréquente, s’appuyant notamment sur l’énumération des efforts de gestion des risques censés rendre la navigation peu dangereuse, sinon sûre. Suite à ce type d’inventaire, le niveau de risque résiduel est alors qualifié de relativement bas :

La voile ce n’est plus si dangereux que ça, car maintenant, il y a des moyens qui n’existaient pas avant (des radars, des bateaux plus solides), en fait tout le monde peut le faire (E1).

On travaille tellement à limiter les risques que finalement on ne prend que des risques mesurés (E3).

Même l’interviewé ayant participé au Vendée Globe est réticent à caractériser la voile d’activité à risque. Il va jusqu’à affirmer que cette activité n’est pas plus dangereuse que la vie quotidienne. L’hostilité intrinsèque du milieu est soulignée, mais une préparation minutieuse, une connaissance poussée de la mer et du bateau, ainsi que les avancées réalisées sur le plan technologique permettraient de contrarier le danger :

Je ne crois pas, non... ce n’est pas vrai, ce n’est pas un sport plus risqué qu’un autre. Bien sûr, c’est un univers qui peut-être hostile... où un erreur peut être sanctionnée très durement dans certaines conditions. Mais non, en fait, pas risquée... pas jusqu’à la mort en tout cas. Qu’il y ait du risque, oui, mais pas plus que de sortir de chez soi, de traverser un passage clouté [...] C’est un univers que l’on a préparé, que l’on a analysé, que l’on va défier, mais... pas plus aléatoire que le reste de la vie. En tout cas,

⁶ Coureurs ayant participé ou se préparant à la course appelée “Mini-transat”, transatlantique solitaire réputée par la petite taille de ses bateaux (6,50m). Ces deux caractéristiques (solitaire et taille) font de cette course une épreuve reconnue et respectée dans le monde marin.

j'ai jamais perçu ce que je faisais sur l'eau comme étant quelque chose de potentiellement plus risqué que la vie quotidienne (E4).

La suite de cet entretien, tout comme la mention précédemment faite à des menaces quotidiennes, sur lesquelles peu de contrôle est exercé, révèlent en fait une attitude de dénégation du risque (Peretti-Watel, 2001) :

Je pense que quand un rugbyman met la tête dans la mêlée, faut pas qu'il se pose des questions sur ses cervicales parce que sinon, il ne va pas s'en sortir, quoi... il y mettra jamais la tête (E4).

Afin de ne pas avoir en permanence à l'esprit des risques qui, bien que partiellement maîtrisés, n'en restent pas moins présents, et pour ne pas passer pour des inconscients aux yeux de leur entourage, les navigateurs interviewés semblent minorer la présence effective de danger. Il s'agit en fait d'éviter une forme de dissonance cognitive (Festinger, 1957). De nombreux éléments justifiant la pratique de la voile sous-tendent en effet un *flirt* plus ou moins prononcé avec certaines limites : test du bateau, meilleure connaissance de soi face à l'adversité, recherche de progrès techniques et de vitesse, sensations de glisse, immersion dans l'esthétique marine, etc. Il est dès lors nécessaire de composer avec l'exposition au danger, qui constitue un passage obligé pour atteindre de tels objectifs. Le mécanisme consiste à adopter une représentation du danger "à la baisse", généralement en soulignant le contrôle exercé sur les menaces. Il arrive d'ailleurs que l'on finisse par réellement se convaincre du bien-fondé de cette sous-estimation des risques. Dans le cas de la voile, les motivations profondes des pratiquants, *a priori* peu négociables, sont indéniablement productrices de divers dangers ; seul l'affichage d'un certain contrôle exercé sur ces derniers semble à même de ne pas trahir une personnalité incohérente, ou pire, irresponsable. Nous verrons en effet que ces marins souhaitent à tout prix mettre en avant la responsabilité de leurs actes, quitte pour cela à minimiser l'ampleur de leurs confrontations à l'incertitude.

Ainsi, la voile, même au large, en solitaire, au sein d'éléments déchaînés, est rarement présentée comme une activité particulièrement risquée. Le terme risque est du reste synonyme, pour les interviewés, d'abandon de leur souveraineté, de remise de leur destin à l'aléa. Le souhait d'afficher au contraire un contrôle sur les situations incertaines est évident. La voile, qui se pratique en milieu dangereux, ne serait finalement "à risque" que pour les pratiquants non experts, inconscients, et/ou mal préparés. Sur le plan de l'analyse, il convient donc de distinguer les dangers inhérents à la fréquentation de l'environnement marin, et le niveau de risque résiduel, décrit comme relativement bas pour quiconque les affronte en connaissance de cause. Cette distinction conceptuelle fondamentale est rarement établie au sein des écrits sur les "sports à risque" : le danger est constitué d'un ensemble d'évènements en suspens, susceptibles de se produire et d'entraîner un impact plus ou moins conséquent ; le risque est quant à lui une manière, parmi d'autres, de considérer et de se représenter un danger (Joffe, 2003). Le passage du danger au risque implique donc la variété des points de vue, car le second est une construction de l'esprit (Beck, 1999), de même qu'un produit culturel : chaque société, et en son sein chaque communauté et chaque subculture établissent ce qui est dangereux, quels sont les risques acceptables ou valorisés ainsi que ceux qu'il est déraisonnable d'affronter (Douglas, 1985).

B. Les prémisses de la confrontation au danger : s'engager dans une modalité de pratique exposée

Les propos recueillis démontrent que l'étude de l'exposition au danger, irréductible à un cadre explicatif dominant, gagne en finesse à être envisagée à l'aune de modèles théoriques pluriels.

1. *Se différencier par la radicalisation de l'engagement*

Le jeu de la différenciation sociale semble avoir conduit certains interviewés à adopter un style de pratique de la voile hors du commun. En évoquant les particularités de leur activité, mais aussi en utilisant un certain ton et un certain vocabulaire, plusieurs interviewés cherchent à l'évidence à souligner le fossé qui les sépare des pratiquants *lambda* de la voile. Cette logique de singularisation constitue une réponse à l'essor que la voile a connu au cours des dernières années et à l'augmentation considérable du nombre de ses pratiquants. L'aura symbolique, auparavant simplement basée sur la distinction vis-à-vis des "terriens", tend à s'estomper : pour les vrais navigateurs hauturiers, la différenciation se fait désormais également par rapport aux "plaisanciers du dimanche" :

Mais nous, c'est pas de la voile comme ça, tranquille, pendant les vacances, en famille. Nous, c'est notre boulot, c'est pas vraiment le même univers quoi... en plus eux, enfin, la majorité, ils partent, ils savent rien... y'en a vraiment c'est de la folie, sans GPS, ils sont perdus, ils appellent les secours pour un oui ou pour un non (E8).

Question : Ce n'est pas la même activité, une croisière l'été en famille et ce que vous faites ?

Ah non [rires], carrément pas, eux, c'est... c'est..., ben je sais pas moi, pour... pour passer le temps, comme si vous alliez faire un minigolf, vous faites pas vraiment du golf, quoi (E7).

Pour conserver le statut conféré ordinairement aux navigateurs (basé sur l'image de bourlingueur et d'aventurier), il convient dorénavant d'appartenir au cercle privilégié des "vrais marins" qui repoussent occasionnellement les limites de la sécurité. Autrefois, réaliser une transatlantique était considéré comme un authentique exploit ; de nos jours, cela ne suffit plus. Il faut de surcroît naviguer en solitaire, sur de très petits bateaux, participer à des courses éprouvantes, bref, repousser suffisamment les limites pour prétendre jouir du prestige des marins. Du reste, certains choix sécuritaires semblent directement découler de logiques distinctives, comme le montre l'exemple du port de la brassière de sécurité :

Ca a évolué... les nouvelles brassières autogonflantes par exemple... ben, c'est vachement bien... elles sont toutes fines... avant avec les gros machins oranges... avant, si on les portait, ça faisait un peu 'glawish' [anglais] ou 'glénans' quoi [rires]. Y'a qu'eux qu'on voyait avec ça, alors voilà l'affiche... elles sont plus sécu car moins encombrantes... enfin, moi je me sens plus en sécu avec ça... et puis on peut les porter sans avoir l'air débile parce que... parce qu'en fait... enfin, même les pros s'y sont mis... donc y'a moins l'image 'plaisancier du dimanche', quoi... en plus, ça coûte cher donc ça reste un truc de pros, enfin de marins quoi... (E10).

Le marquage social véhiculé par le port de la brassière constitue un aspect important de ce discours. En effet, le refus de porter cet objet sous son ancienne forme ne correspondait pas à une négation du risque ; il provenait essentiellement de la volonté de ne pas se voir assimilé à certains groupes de pratiquants. Le fait de ne pas porter de brassière revenait alors à communiquer symboliquement une appartenance au groupe des professionnels de la mer. Puis, d'un instrument de différenciation négative (porter une brassière trahissait un statut de plaisancier), la brassière s'est muée en instrument valorisant. Par le biais des connotations qu'il véhicule, cet objet devient source de communication identitaire.

2. *La cohérence entre le mode de vie et les valeurs*

Le désir des interviewés de se particulariser ne doit pas occulter leur volonté profonde d'être en mer, une expérience qui leur permet, entre autres, de vivre en accord

avec leurs principes et leurs valeurs. En effet, la décision de vivre selon des choix bien personnels, en adoptant un rythme librement consenti, constitue à n'en pas douter une motivation fondatrice :

Moi, le métro, boulot, dodo, je pourrais pas... je comprends pas ces gens qui vont au bureau tous les matins, pour faire tous les jours la même chose, et puis qui rentrent le soir, là... qui ont toujours des horaires fixes. Nous, c'est différent, c'est un autre rythme, on fait ce qu'on veut, on est dépendant de personne, on est libre, en fait (E5).

De toute manière, je n'aimerais pas vivre comme un terrien, c'est trop rangé : une maison, un crédit, tout ça, ça ne m'intéresse pas, je préfère la liberté de la mer. Ca, ce n'est pas trop accepté, on est vu différemment, on est pas pareil, mais je préfère ma vie, moi je fais des choses que eux ne connaîtront pas si ils restent dans leur pensée métro, boulot, dodo (E2).

Beaucoup de navigateurs hauturiers confient ainsi leur goût pour la liberté, pour un rythme de vie ne dépendant que d'eux-mêmes et des contingences naturelles. Le sentiment de plénitude procuré par un mode de vie autonome en adéquation avec le milieu marin est mis en exergue :

Enfin, pour ma part, y'a surtout l'envie d'être en mer quoi. C'est un univers qui m'intéresse, dans lequel je me sens bien, où j'ai des repères, et où je vis bien... Ma vie à moi est maritime (E4).

Dès lors, le risque semble finalement constituer "un prix à payer", nécessaire à l'obtention de ce qui est fondamentalement recherché :

Je ne fais pas de la voile pour aller me mettre dans la m... enfin, quoique ! Non, en fait, ça fait partie du jeu. De là à dire qu'on va volontairement... on est un peu fêlés, non ? [rires] Disons que c'est un passage obligé, et que si on veut faire ce qu'on aime... (E5).

Ben moi, j'ai le défaut de n'aimer que les choses qui demandent un peu d'effort, je crois que je suis né comme ça... Enfin, je pense que d'être en mer, c'est encore plus beau... On en a bavé pour être là, donc c'est encore plus beau. Oui, ça c'est sûr, c'est plus dur, donc quelque part, on le mérite (E7).

Ce qui fait la valeur d'une valeur, c'est ce qu'on est prêt à risquer ou à sacrifier pour elle (Ewald, 1999). Ainsi, les efforts consentis, les mauvais moments passés, l'abandon temporaire du confort et le vécu de situations dangereuses formeraient la contrepartie à accepter.

3. *Déroutiniser son existence*

Une autre motivation généralement évoquée est la volonté de "prendre le large", de rompre avec un quotidien jugé pesant ou trop lisse. Cet aspect du discours est à rapprocher de la fonction «déroutinisante» évoquée par Elias et Dunning (1994) : embarquer est en effet synonyme de coupure spatio-temporelle. "Larguer les amarres" constitue dès lors un acte tant matériel que spirituel (Bergery/Pech, 2002) :

Pour moi, quand je pars en mer, je largue les amarres, mais dans les deux sens du terme. C'est-à-dire que je pars certes faire du bateau, mais en plus je m'échappe en quelque sorte... Je laisse derrière moi tous les... les problèmes, les petits soucis... en fait, ces soucis, hé bien, ils paraissent dérisoires en mer. On a un autre rythme de vie, on s'échappe... Ouais, c'est ça, on s'échappe de notre vie un peu trop... formatée (E5).

Si j'avais pas la possibilité de partir comme ça, je crois que je péterais les plombs [...] la mer, ça me permet de respirer de plus me prendre la tête avec les conneries de la vie ici. Moi, ça me saoule tout ça, la paperasse...

les trucs qu'on doit faire et pas faire, y'a plus de liberté... En mer, c'est différent. Et en solitaire encore plus parce que là, y'a vraiment personne pour vous prendre la tête. Non, vraiment, sans la mer... (E9).

L'existence de dangers et l'incertitude provoquée peuvent contribuer à la lutte vivifiante contre l'ennui et la routine :

Ben, c'est sûr que c'est quand même plus rigolo que... y'a un côté jusqu'au-boutiste. Faut assumer des situations ; on sait qu'on va avoir des moments sans doute fantastiques et des moments très très durs. Je pense que ça rentre en ligne de compte, cette envie de situations... et puis d'une vie qui, par moment, peut paraître, euh... peut paraître peut-être trop linéaire (E4).

Le monde connu, c'est sympa, mais pas très, enfin très... enfin, on s'amuse moins [rires] (E2).

Ces extraits mettent en relief une opposition entre la quotidienneté linéaire et la sphère alternative de la voile, à travers laquelle il est possible de se confronter à des situations extraordinaires, moins planifiées et encadrées. Partir en mer et affronter ces aléas permet de trouver un équilibre avec une vie terrestre jugée banale et contraignante.

C. Le rapport *in situ* au danger : l'exposition concrète à l'incertitude

L'analyse se tourne désormais vers l'action même, en s'appuyant sur d'autres schèmes d'intelligibilité, comme la prise en considération de la réflexivité des navigateurs hauturiers.

1. S'exposer pour mieux se connaître

La confrontation à des situations incertaines donne la possibilité d'assumer totalement certains choix ; il est ainsi possible d'être soi-même, sans contrainte ni assistance extérieures, ce qui permet de réaliser ce dont on est capable, sans complaisance ni faux-semblants :

En fait, ce qui me plaît, c'est le fait d'assumer totalement, voilà. C'est-à-dire, on fait tout un travail en amont puis, un moment donné, on prend le départ, on est avec son propre bateau, qu'on a préparé du mieux qu'on a pu, avec des choix à assumer, avec sa propre prépa, ses propres compétences. Ben avec tout cela, on va affronter un élément naturel, on va essayer de s'y glisser le mieux possible et on va assumer le résultat... en solitaire et je trouve que, enfin, on ne peut pas dire que c'est la faute de X ou de Y. Ce qui est formidable, c'est de se dire : 'voilà, je vais me regarder, bien en face' [...] Il faut apprendre à se connaître, avoir une vision de soi-même... y'a un côté personnel si vous voulez, parce que y'a des moments, vous êtes en face de votre image, et elle est pas parfaite, quoi... y'a des moments dépressifs, y'a des moments, donc il faut être très vigilant sur ce qu'on fait et sur ce qu'on est. On peut vite être dépassé quoi, par soi-même. Faut s'accepter... (E4).

À en croire plusieurs interviewés, seul le fait d'affronter des événements problématiques, éventuellement porteurs de danger, fournit l'occasion d'une authentique mise à l'épreuve de soi. Ces moments permettent aux navigateurs de cerner finement leur propre identité, leurs capacités et leurs limites, alors que la vie ordinaire fournit rarement de telles opportunités. Autrement dit, plus les conditions sont difficiles, plus le voyage a de force, le degré de difficulté constituant une épreuve ou un test digne de ce nom.

2. Un vecteur de progression et de performance

L'extrait ci-dessous émane d'un hauturier parlant de son habitude de prendre des risques en mer, et d'exposer aussi, modérément et occasionnellement, les apprentis-navigateurs sous sa responsabilité. Le bénéfice envisagé de cette confrontation contrôlée au danger est pédagogique :

[...] aller à la limite, prendre un peu de risques, car sinon, on ne progressera pas. C'est ce que je dis à mes stagiaires, je les pousse un peu, pour qu'ils progressent... de toute façon si ça tourne mal, je suis là... (E1).

Dans les contextes compétitifs, auxquels la plupart des navigateurs interviewés sont habitués, la recherche de vitesse pousse également à une surexposition au danger. Dès lors, la fonction utilitaire du risque apparaît avec évidence :

Ben ça, moi je suis régatier, donc aller vite, je le recherche... le niveau de risque en course, il est à la fois plus élevé et il commence plus tôt, car en course au large, toute erreur se paie... si on casse... L'année dernière, j'ai trop tiré, j'ai cassé, c'était chaud et j'ai perdu 15 places... En course au large, il y a des risques qu'on ne peut pas prendre, maintenant je le sais (E5).

Au-delà du contexte compétitif *stricto sensu*, le fait de se mesurer au risque fournit des points de repères en donnant accès à la connaissance poussée des capacités et limites du système formé par le bateau et le navigateur. Le potentiel de ce système, face à différentes configurations de l'environnement, est en effet à jauger, ce qui n'est possible que par l'expérience concrète de situations mettant en péril l'équilibre sécuritaire. Avant de partir pour une course longue et éprouvante, il convient ainsi de "tester" le bateau, ses possibilités et son "comportement" ; de la sorte, une fois en course, loin de toute assistance, le risque de commettre des erreurs susceptibles de mettre en péril un équilibre sécuritaire déjà fragile est réduit. Le navigateur et son équipe technique sont alors à mêmes de déterminer le seuil au-delà duquel la performance optimale se transforme en situation accidentogène :

Oui, c'est vrai, il faut bien progresser... il faut voir jusqu'où on peut aller... jusqu'où le bateau peut aller... et ça permet de se situer... de... d'apprendre à gérer des situations nouvelles (E10).

C'est pendant la phase de préparation qu'il faut vraiment être capable d'amener le bateau... et le bonhomme... à... ses limites, pour les connaître... il faut faire attention à ne pas exploser quoi... ni se mettre en danger, pas se mettre en danger parce que... parce qu'on a mal dormi... parce qu'on a mal récupéré... parce qu'on a mal mangé... ni mettre son bateau en danger parce qu'on a plus de... de lucidité pour prendre les bonnes décisions... face à la météo... face à l'environnement [...] Parfois, il faut pousser le bateau, le pousser pour... pour voir comment il réagit... comment on peut le remettre dans le bon sens... pour voir les choses qu'il ne faut absolument pas faire [...] C'est là où l'analyse, la lucidité de l'analyse par rapport à la navigation que l'on va faire sont importantes (E4).

On gère une machine... donc cette machine, faut la connaître pour pouvoir l'amener à la fois à sa limite dans certains cas de figure... mais aussi être capable de dire : 'ben maintenant, il faut que je lève le pied' parce que le bateau travaille beaucoup... il faut une capacité à analyser... et pour pouvoir bien analyser, il faut bien connaître son bateau... pour ça, on peut parfois aller jusqu'à la limite et la repousser pour voir comment ça... comment ça réagit, quoi... donc parfois, il faut prendre des risques... mais ça permet de... aller vers une limite plutôt... pour la repousser... pour avoir plus d'expérience aussi (E4).

Ce qu'il faut, c'est derrière ce moment difficile... ou pas très bien géré... d'essayer d'en tirer une expérience... pour que ça se passe mieux le coup suivant... En fait, c'est plus le sentiment de progresser, petit à petit. On a la capacité d'affronter des situations maritimes complexes et de progresser dans la compréhension de cet univers... (E4).

En filigrane, ce sont les principes du retour d'expérience qui sont évoqués à la fin de l'extrait ci-dessus : tirer des enseignements des "presque accidents" qui se produisent fréquemment, afin d'éviter leur répétition, ainsi qu'une éventuelle amplification de leurs effets. Cette approche réflexive du danger et de sa régulation ne constitue qu'une facette d'un rapport réfléchi au risque.

3. *Un rapport réfléchi au risque*

La façon dont la plupart des interviewés envisagent le danger inhérent à leur pratique témoigne d'une réflexion approfondie. Dans leur gestion sécuritaire, les marins se veulent irréprochables. L'anticipation des incidents pouvant dégénérer en accident est de rigueur, la préparation logistique et la révision du matériel sont minutieuses :

Le risque, en fait, il vient très tôt, c'est-à-dire que le risque il vient avec l'incident... ce que j'ai constaté en voile, avec mon expérience en tout cas, c'est qu'un tout petit incident (une voile mal ferlée), euh, rien, quoi, une précaution qui n'est pas prise... se transforme en incident, la voile commence à passer à l'eau et on va précipitamment à l'avant pour... pour la récupérer et puis, là, on prend pas le temps de s'accrocher et... la voile passe complètement à l'eau... elle arrache, elle arrache que sais-je, un chandelier, là ça devient un accident, là, on passe à l'eau, ça devient un accident mortel et voilà... (E5).

Il faut aussi avoir réfléchi à ça, je pense que le fait d'imaginer les risques que l'on peut prendre et comment on réagirait, c'est important... J'étais en train de prendre, là, avant, ce que j'appelle le manuel de Sterne [nom du bateau], c'est mon pense-bête à bord, c'est justement pour gérer le risque ça... je me dis si je suis à 10% de mes moyens à cause de la fatigue, parce que je suis malade... dans ces cas-là ce que je veux, c'est prendre les bonnes décisions sur le moment, en tant que marin, mais aussi en tant que régatier et donc tous les raisonnements, je les ai décortiqués, mis noir sur blanc, essayé de les mettre sous forme de graphiques, le plus lisible possible... pour même à 10 %, même à 5 % prendre les bonnes décisions, ça, c'est de la gestion du risque (E5).

Faire preuve de lucidité s'avère nécessaire en situation de crise, quand le danger ne constitue plus seulement un scénario à éviter ; cet impératif se concrétise à travers des événements tangibles. Le récit suivant situe du reste son auteur à distance respectable des comportements fougueux et irréfléchis souvent attribués aux "sportifs de l'extrême" :

D'un seul coup..., le bateau s'est couché, j'étais sous génois/grand-voile haute... euh... donc moi, j'étais pratiquement debout sur le plat bord... euh... bateau à 90° hein... couché, mât dans l'eau... et là, j'ai gardé la tête complètement froide, je me suis dit : 'bon, j'ai le temps d'aller me changer, d'abord, avant d'aller manœuvrer' [...] j'étais pas habillé pour ça et si... se mouiller, ça veut dire prendre le risque d'avoir froid, donc il faut se changer complètement après... donc, j'ai regardé la situation... je dérivais vers les cailloux sans pouvoir manœuvrer aucunement, je me suis dit : 'est-ce que j'ai le temps ou pas ? Oui'..., je me suis changé, j'ai manœuvré et je suis reparti... le bateau s'est redressé et je suis parti... donc, oui j'ai l'impression d'avoir de la distance, de hiérarchiser les choses (E6).

Le schème d'intelligibilité cognitif et individualiste permet, dans une certaine mesure, de rendre compte de ces réflexions et comportements face au danger, malgré des limites inhérentes au type de données recueillies⁷. Au vu des résultats obtenus, il apparaît que l'acceptation du danger est le fruit d'une mûre réflexion ; elle est également l'occasion d'une auto-évaluation. La nature de cette rationalité resterait toutefois à préciser : il s'agit à l'évidence d'une forme de rationalité située⁸, mais nos données ne permettent pas de la caractériser davantage.

4. *L'esthétique du risque et du large*

Au cours des entretiens réalisés, les hauturiers évoquent systématiquement les sensations grisantes et la "flatterie des sens" procurées par la navigation sur des grosses mers et/ou à vitesse élevée :

Ah, non... mais ça, les vagues comme ça... mais c'est du bonheur... ça se raconte pas... on peut pas... enfin ça... ça se vit, quoi... Cette sensation de... de vitesse... pff... ça me colle des frissons, rien que d'en parler (E6).

Surtout qu'en plus, nos bateaux ont un potentiel quoi [...] aujourd'hui, nos bateaux sont comme des planches de surf, il faut surfer sur la face avant de la vague... donc la vitesse est un élément essentiel, ... y'a un côté jubilatoire à surfer des vagues et à voir à quel point ces bateaux tracent de la route et alignent des miles tous les jours (E4).

C'est vrai qu'il y a un côté fantastique de sentir le bateau... y'a de vrais accélérations... glisser, surfer quoi... (E7).

Prendre une vague, surfer dessus, accélérer et sentir tout le bateau vibrer... c'est incomparable, ça vaut le coup d'être en mer quand ça souffle (E1).

C'était pour le plaisir ! Parce que ces bateaux, ils sont faits pour le portant, c'est des luges... on atteint des vitesses ! [...] Ca donne envie... on tire un peu sur la bête pour... ben pour vivre ça... là, le bateau communique avec la vague... y'a tout qui vibre... c'est génial, quoi... (E8).

À l'origine d'une indéniable satisfaction sensorielle, ces éléments ne constituent pas seulement des à-côtés appréciés de la voile ; ils semblent en effet occasionnellement pousser à la navigation rapide et/ou en conditions difficiles. La recherche d'émotions fortes semble donc pouvoir constituer une incitation à la pratique engagée de la voile. Du reste, lors des entretiens, la simple évocation de la jouissance éprouvée s'est parfois accompagnée d'un changement du rythme de l'expression, d'une altération de l'intonation, voire des traits de l'interviewé.

Les instants extatiques décrits vont en fait au-delà du simple ressenti vertigineux. Ils sont fréquemment combinés à une impression de fusion avec le bateau, l'océan, et l'environnement au sens large. Plusieurs pratiquants évoquent cette impression de ne faire plus qu'un avec leur bateau et les éléments, notamment lors de conditions de navigation difficiles, sollicitant leurs compétences et leur attention de manière optimale :

⁷ Nos résultats ne sont pas le fruit d'observations *in situ*, mais de récits *a posteriori*. Sur un plan méthodologique, les premières se seraient probablement avérées plus à même de faire émerger la rationalité située des acteurs, dans la lignée des travaux de Rix ou Récopé (RIX G., 2002 ; RÉCOPÉ M., 2001).

⁸ La théorie des «conversations internes» (ARCHER M. S., 1995), qui souligne l'importance du dialogue réflexif de l'individu avec lui-même, pourrait permettre d'aller plus loin. Lorsque les décisions à prendre et les manœuvres à réaliser ne font pas partie du registre intériorisé par le *skipper*, les confrontations entre objectifs et contraintes contextuelles font probablement l'objet de projections, ainsi que de discussions impliquant l'équipage et/ou l'équipe technique. La prise de décision constitue dès lors un ensemble de processus au terme desquels des compromis sont en jeu.

Il y a des moments d'équilibre... des moments où entre le bateau... soi-même... et l'océan... ça ne fait qu'un, quoi... quand on atteint ces moments-là, y'a... ah... je sais pas comment l'exprimer !... C'est jubilatoire et on a le sentiment d'être... ouais... en équilibre, quoi...

Question : Et ces sensations là, c'est quelque chose pour lequel on y va ?

Ah oui !!! Pour les grosses vagues, oui... Moi, je ne l'ai vu qu'une fois, donc... et j'aimerais le voir une deuxième, c'est vrai quand vous avez des vagues qui font 10 mètres de haut et que vous les surfez... et que vous sentez que votre bateau vit ça tout seul, le vit bien et que vous, vous êtes en harmonie avec cette affaire-là... rien que le sillage, enfin, le bruit... enfin, ça a un côté... très, très... enfin, moi j'aime ça quoi (E4).

Ce type de récit renvoie au *flow* (Csikszentmihalyi, 1990), ce processus psychique particulier par le biais duquel une certaine transcendance peut être éprouvée. Cet état, qualifié d'expérience optimale, résulte d'un équilibre harmonieux entre le challenge poursuivi et les compétences mobilisées. Totalement absorbée, la personne perd alors temporairement la conscience d'elle-même ; elle ne sent plus le temps passer et est envahie d'une intense satisfaction. Dans ces moments, entièrement tendus vers un objectif, corps et esprit sont confondus dans une profonde plénitude (Csikszentmihalyi, 1990). Les personnes ayant expérimenté le *flow* vont généralement chercher à reproduire cet état, ce qui peut impliquer un challenge de difficulté croissante ou une surenchère des risques :

Une fois qu'on a connu ce genre de sensations, d'extase presque... non d'extase carrément... ben on le recherche encore plus... c'est vrai que même on peut un peu se mettre dans des situations... des situations... pas dangereuses... mais... prendre quelques risques pour... en fait, on va faire en sorte de le retrouver, donc, quand y'a de l'air ben je garde de la toile pour que ça plane et pour que le bateau... enfin, c'est génial (E9).

Certes, contrairement à ce qui se produit en surf (Stranger, 1999), la recherche de sensations fortes n'est pas un élément constitutif de l'activité ; il serait en effet exagéré d'affirmer que l'extase générée par la glisse sur des vagues vertigineuses représente l'essence de la voile. Toutefois, ces moments jubilatoires ont pour cadre un environnement grandiose, menaçant et tout-puissant qui semble accentuer leur intensité.

L'immensité de l'environnement marin, la beauté des éléments déchaînés et les lumières spécifiques du large ne sauraient être passées sous silence, tant elles constituent des éléments particulièrement chers aux interviewés. Il n'est dès lors plus seulement question de sensations, mais d'une esthétique contemplative au sens large, permettant d'accepter bien des "galères" :

J'ai vraiment subi ce mauvais temps... je me suis pas vraiment battu... En plus, c'était très, très beau... vraiment très, très beau... pour moi, ce que je retire de l'océan, c'est ça... c'est un univers que moi, j'apprécie beaucoup, d'une esthétique... y'a cette relation avec le bateau, qui est quelque chose de très fort... y'a un côté équilibre, partage extraordinaire... et puis, y'a l'ambition de naviguer sur ces mers qui sont quand même assez... comment dire ? ... assez magiques... assez impressionnantes, qui ont une histoire [...] Je vais en mer parce que j'aime aller en mer... on y triche pas quoi... c'est un environnement qui est esthétique... ce sont des couleurs qui... dans lesquelles je me sens bien... et je sais que, pour que cet univers je puisse le fréquenter, y'a quand même un prix à payer, quoi... le mauvais temps... y'a quand y'a pas de vent, qu'il fait froid... un univers qui... qui est quand même hostile (E4).

L'extrait suivant révèle que même à l'évocation de conditions de navigation problématiques, la beauté de l'environnement est soulignée, semblant ainsi faire partie intégrante du vécu de situations *a priori* peu engageantes :

En championnat de France de classe 8, là, en face à Morgat... on a pas pu affaler notre spi et y'avait un grain monstrueux toutes les 10 minutes... c'était beau ! ce moment-là, c'était extraordinaire... on enchaînait les arcs-en-ciel, les grains noirs avec des ciels bleus... c'était incroyable... Et donc, oui... le bateau, le spi s'est enroulé, impossible de l'affaler et finalement, le bateau s'est couché [...] là j'ai eu peur, peur de perdre un équipier (E5).

Quand j'ai convoyé le bateau, j'ai été malade pendant 24 heures... ben c'est sûr, c'est pas super cool... mais en même temps, au raz de Sein... y'avait, là... soleil couchant... c'était extraordinaire, avec des lumières... des lumières fabuleuses... et j'étais vraiment heureux... et je me disais : 'quand même, t'en as bavé pour arriver jusque-là...' et je me dis : 'ça vaut le coup' (E8).

Le spectacle et l'immersion au sein de cet univers privilégié se méritent. Dans la perspective de la sociologie sensible, le danger semble finalement constituer une étape à franchir pour pouvoir accéder à ce qui est apprécié par-dessus tout : la vie en mer, la beauté des paysages, la force de l'océan, la possibilité de ne faire qu'un avec cet élément marin, voire de l'utiliser occasionnellement comme terrain de jeu.

D. Le prolongement *a posteriori* des exploits réalisés en mer

En termes de mise en scène, la voile se heurte aux mêmes contraintes que l'alpinisme (Raspaud, 1998) : l'éloignement et la difficulté d'accès aux lieux d'évolution sportive contraignent fortement la théâtralisation des exploits réalisés. Du reste, jusqu'il y a peu, le public n'avait pas la possibilité de voir les performances réalisées par les navigateurs hauturiers ; ces dernières ne survivaient que par l'intermédiaire des souvenirs et des récits *a posteriori*. Les avancées technologiques ont quelque peu changé la donne : en effet, les télécommunications par satellite rendent désormais possible la diffusion, dans des délais très brefs, d'images et de sons. Durant les courses médiatisées comme le Vendée Globe ou la Route du Rhum, des reportages télévisés comprenant des documents audiovisuels fournissent au téléspectateur un accès privilégié au quotidien des navigateurs.

Ainsi, si l'orchestration de ces exploits ne peut s'effectuer sur le mode de la mise en scène directe, communément observée par les sociologues du sport (Weiss, 2001), les bénéfices en termes d'image ne sont pas pour autant absents. D'autant qu'en toute rigueur, rien ne sert de souligner ou de faire la démonstration des risques pris par les navigateurs hauturiers : chacun sait, voire surestime les dangers auxquels sont confrontés les marins, parfois qualifiés de "conquérants de l'inutile". La voile permet donc bel et bien aux navigateurs hauturiers de retirer des bénéfices interactionnels de deux types distincts : d'une part en tant qu'individus s'exposant courageusement au danger, d'autre part en tant que gestionnaires capables de réduire les risques du fait d'une préparation minutieuse, d'une certaine expérience, d'une lucidité et d'un sang-froid permettant la prise de bonnes décisions.

Globalement, les navigateurs interviewés font peu état de leurs exploits dans ce que Goffman (1974) nomme la «région antérieure», là où ont lieu les mises en scène à destination d'une large audience ; ce serait trahir une identité d'*outsider* de la communauté hauturière que d'exploiter de la sorte la méconnaissance de publics néophytes pour se mettre en valeur. Pour les *insiders* et ceux prétendant à ce statut, c'est ce qui se produit dans la région postérieure qui importe, à travers les récits destinés à ceux qui disposent des codes culturels et langagiers nécessaires à l'appréciation des prouesses et de l'authenticité *subculturelle*.

VI. Discussion et conclusion

La pluralité des éléments mis en avant par les navigateurs hauturiers pour justifier leur exposition occasionnelle au danger est à la fois inter- et intra-individuelle. L'objectif n'est pas ici de mettre en évidence cette diversité, mais de s'attaquer au défi qu'elle représente en termes de modélisation théorique : de quelle manière rendre justice aux propos des interviewés, accorder une égale importance à chaque aspect de leur récit, sans chercher à les faire rentrer à tout prix dans une armature théorique préétablie ?

Il semble nécessaire d'aller au-delà de la simple juxtaposition théorique, en cherchant à articuler les cadrages. Plusieurs relations de complémentarité entre programmes sont ainsi apparues, prouvant non seulement que la prétention au monopole explicatif conduit à des impasses, mais aussi que l'ouverture à plusieurs cadres d'intelligibilité enrichit la portée heuristique de chacun d'eux. Certes, certaines explications se contredisent partiellement ; par ailleurs, des théories se révèlent seulement périphériques ou subsidiaires, mais au final, cet engagement dans une modalité risquée de pratique sportive apparaît bel et bien comme un phénomène multicausal, ce qui doit pousser le sociologue à adapter ses outils théoriques.

Enfin, tout au long de cet article, les risques ont été appréhendés non comme une fin en soi, mais comme un passage permettant d'atteindre des états ou des gains de divers ordres. Il convient donc de préciser que sur un plan identitaire notamment, ce n'est pas véritablement la confrontation au risque qui permet de se révéler ou de se valoriser, comme l'affirme par exemple Assailly (1992) ; ceci est plutôt le fait de la mobilisation de ressources particulières, indispensables pour affronter et réduire le risque en question. Ainsi, notre questionnement a-t-il porté davantage sur les raisons pour lesquelles le danger est accepté, que sur les motifs pour lesquels des risques abstraits seraient pris.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ARCHER M. S.,
1995 *Realistic Social Theory: the Morphogenetic Approach*, Cambridge, Cambridge University Press.
- ASSAILLY J.-P.,
1992 *Les jeunes et le risque : une approche psychologique de l'accident*, Paris, Vigot.
- BAUDRY P.,
1991 *Le corps extrême. Approche sociologique des conduites à risque*, Paris, L'Harmattan.
- BECK U.,
1999 "Le cœur de la modernité", *Le Monde des Débats*, novembre, pp.12-15.
- BERGERY L., PECH A.,
2002 "Les raisons du succès de la voile", *Espaces*, n°198, pp.50-54.
- BERNSTEIN R. J.,
1991 *The New Constellation*, Cambridge, Polity Press.
- BERTHELOT J.-M.,
1990 *L'intelligence du social*, Paris, PUF.
2001 *Épistémologie des sciences sociales*, Paris, PUF.

BOOTH D.,

- 2003 "Expression Sessions. Surfing, Style and Prestige", in RINEHART R. E., SYDNOR S., Eds, *To the Extreme. Alternative Sports, inside and out*, Albany, State University of New York press, pp.315-333.

COLLARD L.,

- 2002 "Le risque calculé dans le défi sportif", *L'année sociologique*, n°52, pp.351-369.

CSIKSZENTMIHALYI M.,

- 1990 *Flow : The Psychology of Optimal Experience*, New York, Harper & Row.

DEFRANCE J.,

- 1983 "La tentation de l'accident. Le risque en sport et sa légitimation", *Culture technique*, n°11, pp. 317-321.

DEVEREUX G.,

- 1985 *Ethnopsychanalyse complémentariste*, Paris, Flammarion.

DONNELLY P., YOUNG K.,

- 1988 "The Construction and Confirmation of Identity in Sport Subcultures", *Sociology of Sport Journal*, n°5, pp.223-240.

DOUGLAS M.,

- 1985 *Risk Acceptability According to the Social Sciences*, New York, Russel Sage.

DUCHASTEL J., LABERGE D.,

- 1999 "La recherche comme espace de médiation interdisciplinaire", *Sociologie & Sociétés*, n°31, pp.63-76.

ELIAS N., DUNNING E.,

- 1994 *Sport et civilisation. La violence maîtrisée*, Paris, Fayard.

EWALD F.,

- 1999 "Le risque dans la société contemporaine", in TUBIANA M., VROUSSOS C., CARDE C., PAGÈS J.-P., Eds, *Actes du colloque Risque & Société*, Nucléon, Gif-sur-Yvette, pp.41-54.

FESTINGER L.,

- 1957 *A Theory of Cognitive Dissonance*, Stanford, Stanford University Press.

GOFFMAN E.,

- 1974 *Les rites d'interaction*, Paris, Éditions de Minuit.

GRIFFET J.,

- 1991 "La sensibilité aux limites", *Sociétés*, n°34, pp.359-365.
1995 *Aventures marines. Images et pratiques*, Paris, L'Harmattan.

JOFFE H.,

- 2003 "Risk : from Perception to Social Representation", *British Journal of Social Psychology*, n°42, pp.55-73.

KUHN T.,

- 1972 *La structure des révolutions scientifiques*, Paris, Flammarion.

KUSZ K.,

- 2004 "Extreme America. The Cultural Politics of Extreme Sports in the 1990s America", in WHEATON B., Ed., *Understanding Lifestyle Sports. Consumption, Identity and Difference*, Routledge, New York, pp.197-213.

LAKATOS I.,

- 1970 *Criticism and the Growth of Knowledge*, New York, Cambridge University Press.

- LE BRETON D.,
 1991 *Passions du risque*, Paris, Métailié.
 2002 *Conduites à risque*, Paris, PUF.
- LE SCANFF C.,
 2000 *Les aventuriers de l'extrême*, Paris, Calmann-Lévy.
- LYNG S.,
 1990 "Edgework. A Social Psychological Analysis of Voluntary Risk Taking", *American Journal of Sociology*, n°95, pp.851-866.
- MITCHELL R. G.,
 1983 *Mountain Experience. The Psychology and Sociology of Adventure*, Chicago, The University of Chicago Press.
- PENIN N.,
 2004 "L'amour du risque. Modes d'engagements féminins dans les pratiques sportives à risque", *STAPS*, n°66, pp.195-207.
- PERETTI-WATEL P.,
 2001 *La société du risque*, Paris, La Découverte.
- RASPAUD M.,
 1998 "La mise en spectacle de l'alpinisme", *Communications*, n°67, pp.165-178.
- RÉCOPÉ M.,
 2001 "Milieu extrême et situation à risque : un point de vue constructiviste référé à une théorie de l'action motrice", in LIÈVRE P., Ed., *Logistique en milieux extrêmes. Principes d'organisation des expéditions polaires à ski*. Hermès, Paris, pp.181-201.
- RIX G.,
 2002 "De l'autoconfrontation à la perspective subjective. Les rétroactions vidéo : perspective d'évolution", *Expliciter*, n°46, pp.23-34.
- SAVOIE-ZAJC L.,
 2000 "La recherche qualitative/interprétative en éducation", in KARSENTI T., SA-VOIE-ZAJC L., Dir., *Introduction à la recherche en éducation*, Sherbrooke, Éditions du CRP, pp.171-198.
 2004 "La recherche qualitative/interprétative en éducation", in KARSENTI T., SA-VOIE-ZAJC L., Dir., *La recherche en éducation : étapes et approches*, Sherbrooke, Éditions du CRP, pp.123-150.
- SOULÉ B., CORNELOUP J.,
 1998 "Jeunes et pratiques sportives à risque : vers une approche sociologique contextualisée", *Corps & Culture*, n°3, pp.107-130.
 2007 *Sociologie de l'engagement corporel. Risques sportifs et pratiques "extrêmes" dans la société contemporaine*, Paris, Armand Colin.
- STRANGER M.,
 1999 "The Aesthetics of Risk. A Study of Surfing", *International Review for the Sociology of Sport*, n°34, pp.265-276.
- WEISS O.,
 2001 "Identity Reinforcement in Sport. Revisiting the Symbolic Interactionist Legacy", *International Review for the Sociology of Sport*, n°36, pp.393-405.
- WHEATON B., Ed.,
 2004 *Understanding Lifestyle Sports. Consumption, Identity and Difference*, New York, Routledge.