

terrain

revue d'ethnologie de l'Europe



> **sommaire du numéro**

terrain n°24 mars 1995

La fabrication des saints

Sous la protection de Neptune

Le rite d'initiation des élèves de la marine [1]

Maurice Duval

TABLE DES MATIÈRES

Ethnographie

Première séquence : la présentation des pilotes

Deuxième séquence : la vente des pilotes

Troisième séquence : le baptême des pilotes

Le défilé

Le baptême

Quatrième séquence : le banquet

Cinquième séquence : le gala

Sens et fonction du rite

Agrégation et inversion

Bizutage ou rite d'initiation ?

De la représentation du monde

De la croyance théâtralisée

Mort et renaissance

De quelques réflexions théoriques sur la méthode

TEXTE INTÉGRAL

Si l'on peut, à juste titre, parler d'une crise des rites de passage dans le monde rural, ces pratiques affichent, au contraire, une singulière vitalité dans les milieux aisés des villes [2]. Les rites d'initiation des élèves des grandes écoles témoignent de cette permanence, voire de cette recrudescence. Ici, « nulle manifestation de refus ou de dérision du cursus social encadré par l'institution » (Centlivres 1986 : 192). Ainsi, dans les Ecoles nationales de la marine marchande (ENMM) [3], les nouveaux élèves se soumettent volontiers à une série d'épreuves étroitement codifiées (nous n'avons observé qu'un refus au cours de nos enquêtes). Le déroulement du rite s'apparente au baptême de la ligne pratiqué par les marins qui franchissent l'équateur, une coutume

nautique déjà attestée chez les navigateurs dans l'Antiquité lors de chaque passage difficile. On pourrait prendre le parti d'analyser cette filiation mais, tel qu'il se présente, le rite des ENMM forme un tout en soi dont il convient prioritairement d'apprécier la cohérence structurelle et les significations pour ceux qui s'y adonnent [4]. Par leurs propriétés et leur agencement, les séquences de ce rite consacrent tout à la fois le passage du monde des terriens ordinaires au monde spécifique des futurs marins, l'accès au statut de futur officier et le dépassement de l'adolescence vers l'âge d'homme. On reconnaîtra sans peine dans le scénario qui suit les étapes et la structure générale qu'avait mises en évidence Arnold Van Gennep dans un ouvrage célèbre (1909). Cet auteur décompose le rite de passage en trois périodes : la séparation, la marge (ou liminarité) et l'agrégation. La période de séparation est celle durant laquelle l'individu est détaché de son état antérieur. Dans la période de marge, il conserve peu d'attributs de l'état passé et n'a pas encore acquis ceux de l'état à venir ; c'est une sorte de mort symbolique et le néophyte vit dans le dépouillement. La période d'agrégation, enfin, correspond à l'intégration d'un groupe.

Ethnographie

Une association des élèves gère l'ensemble du rite auquel sont soumis les « pilots [5] », une grande majorité de garçons flanquée de quelques jeunes filles [6], tous titulaires d'un baccalauréat et parfois d'un DEUG. Un « bural », élu, assure le lien entre les élèves et le directeur de l'école.

Le président de l'association, appelé le « grand mât [7] », est aidé dans ses tâches par le vice-président, ou « mât de misaine ». Des secrétaires et un trésorier complètent le bureau de l'association [8].

Première séquence : la présentation des pilots

Le rite débute par la présentation des pilots, tous volontaires et avertis de la nature des épreuves, qui, il est vrai, n'ont jamais, à notre connaissance, donné lieu à des excès.

Lors de cette première phase, les pilots se présentent le visage coloré, parfois un côté peint en rouge (le côté gauche) et l'autre en vert, une alternance qui rappelle la signalisation du navire, où le rouge indique toujours bâbord et le vert, tribord ; mais il peut s'agir de peintures plus fantaisistes. Autour du cou, chacun porte, à la manière d'un pendentif, une grosse manille de quelques kilogrammes, dont la partie

courbe est censée symboliser le pont (la navigation) et l'axe, la machine (la mécanique), signifiant ainsi l'interdépendance nécessaire de ces deux domaines [9].

Après avoir parcouru la ville ainsi maquillés, les pilotes vont dans les bars où ils ont coutume de se rendre avec leurs camarades. Le patron leur offre alors sa ou ses tournées. Première épreuve, les pilotes doivent ramener pour le soir un objet difficile à acquérir et souvent à caractère sexuel. On leur demandera, par exemple, de rapporter un sous-vêtement de femme, qu'il faudra peut-être aller dérober sur un fil à linge dans un jardin, ou bien un tampon hygiénique usagé, ou encore une cloche, une cabane de plage, une chaise d'arbitre de tennis, etc.

Un présentateur en kilt écossais [10] – un costume connotant, dans notre société, l'ambiguïté sexuelle – appelle chaque pilot à tour de rôle, et chacun d'exposer son exploit. Celui qui, lors de nos observations à l'Ecole du Havre, eut le plus de succès, avait été chargé de ramener une strip-teaseuse. Pour ce faire, la caisse de l'école lui avait concédé 500 francs. Chaque pilot est annoncé par un air de paso doble joué à la trompette par un ancien. Ils doivent alors à tour de rôle se mettre nus devant leurs camarades sur une sorte d'estrade éclairée par un projecteur, à l'exception des filles, pour lesquelles ce n'est pas une obligation. Un « avocat » fustige les anciens pour vanter les mérites de sa promotion : « Vous ne tenez même pas l'alcool », proclame-t-il par exemple, tandis que ses pairs s'adonnent généreusement à la boisson. Les bouteilles de bière jonchent le sol, les flaques de vomissures sont nombreuses. Cette consommation excessive d'alcool, fréquente dans ces rites [11], soude les participants entre eux dans l'épreuve et contribue, comme la commensalité, à leur agrégation (Van Gennep 1909 : 39). Dans cette fête bachique, les pilotes sont vêtus de la manière la plus provocante possible, et les chants paillards fusent souvent de la salle. L'accent est donc clairement mis sur les thèmes du sexe et de l'alcool, mais les participants doivent conserver le contrôle d'eux-mêmes après avoir beaucoup bu, comme ils devront le faire plus tard en mer [12]. Epreuve supplémentaire, dégradante celle-ci, le pilot, nu sur l'estrade devant ses pairs et les anciens, doit lécher un morceau de thon cru et sanguinolent avant de se voir barbouiller le pénis de ce sang.

Cette séquence et les trois suivantes correspondent à la phase rituelle de la marge : les pilotes ne sont pas encore membres à part entière de l'école, ils ne sont ni dedans, ni dehors, ils sont alors en marge de l'école, de toute une profession et de toute une culture dont ce rite est la première manifestation pour eux. Mais au sein même de cette phase, des sous-séquences d'agrégation apparaissent. Ainsi, au terme

de cette présentation burlesque, les pilotes se rendent dans un dancing pour le reste de la nuit, où ils côtoient des anciens et, bien sûr, des non-marins.

A l'issue de cette présentation, chacun est devenu véritablement un pilote ; d'ailleurs, durant tout le rite, cette appellation générique est utilisée en adresse comme en référence, à l'exclusion des patronymes et prénoms. Pour souligner la perte de leur identité, les pilotes sont revêtus, au cours de certaines séquences, d'un gilet fait d'un sac poubelle bleu, manifestant ainsi qu'ils ne sont plus rien individuellement. En outre, on leur répète explicitement et fréquemment : « Vous n'êtes rien », « Vous êtes zéro », « Vous êtes de la merde ». L'accent mis sur la couleur bleue associée au port fréquent de la marinière à rayures manifeste, entre autres éléments, l'appartenance au groupe des marins.

Comme tout rite d'initiation, celui-ci met en œuvre une mutation identitaire qui nécessite la perte de l'ancienne identité avant d'acquérir la nouvelle ; et tout anéantissement identitaire, fût-il rituel, est une violence symbolique.

Deuxième séquence : la vente des pilotes

Chaque pilote est mis en vente aux enchères. En 1991, les prix ont varié de 50 francs à 4 200 francs selon les possibilités financières de l'acquéreur. Sur l'estrade, un ancien de l'école vante les mérites de chacun. Par exemple, savoir jouer d'un instrument de musique portable augmente la valeur du pilote dans la mesure où il est censé pouvoir animer des soirées. Acheté, le pilote est totalement subordonné à son parrain, qui peut le rendre corvéable à merci durant le rite d'initiation, qui s'étale sur environ trois mois : cirer les chaussures, porter les bagages, faire le ménage, etc. L'argent acquis par les ventes va dans la caisse de l'association. Les parrains sont soit des élèves des anciennes promotions, soit des marins insérés dans la profession, des navigants, des responsables de l'école, des cadres de compagnies maritimes, ou encore des gens qui sont en contact avec les marins du commerce d'une manière ou d'une autre. Désormais, chaque fois que son parrain sera présent pendant le rite, le pilote ne le quittera pas. Mais au-delà du rite va généralement s'établir un lien amical spécifique entre l'un et l'autre, si bien que le parrain restera, sa vie durant, le protecteur de son ex-pilote. Ainsi, il l'aidera dans ses études, mais aussi à intégrer le milieu professionnel et favorisera, s'il le peut, son entrée dans une compagnie maritime. Quoi qu'il en soit du devenir de leur relation, lorsqu'ils seront ensemble, c'est le parrain qui devra payer pour son pilote, et cela à vie et où qu'ils aillent : au restaurant, au cinéma, dans un bar, etc. On nous a même cité le cas d'un parrain qui

prit en charge la totalité des frais de son pilot avec lequel il était parti en vacances.

Cet épisode de la vente s'inscrit sans doute dans la période de la marge, mais il est aussi une sous-séquence d'agrégation au groupe à travers le parrainage : c'est bien, en effet, une potentialité d'insertion dans le monde professionnel des marins qui se dessine pour le pilot dès ce moment.

Troisième séquence : le baptême des pilots^[13]

C'est la phase la plus festive et la dernière épreuve pour les néophytes ; notons qu'il s'est écoulé environ deux mois depuis le début du rite. Cette séquence se divise en deux moments : un défilé dans la ville et le baptême proprement dit.

Le défilé

Il part de l'école pour rejoindre un bassin sur le port. Une barque est chargée sur une remorque qui est tirée durant le parcours par l'ensemble des pilots à l'aide de cordes. Chacun porte toujours sa grosse manille en pendentif. Beaucoup ont revêtu un bleu de chauffe sur lequel ils ont enfilé un « gilet » fait d'un sac poubelle. Monte à bord de la barque le premier personnage : l'amiral, grand mât de l'association des élèves, dans son costume d'Ancien Régime. Autour des pilots figurent un évêque et son enfant de chœur, deux gendarmes, eux aussi en costumes de l'Ancien Régime, un bourreau^[14], un astronome et un magicien. Parmi les pilots, l'un d'eux (une jeune fille^[15]) est déguisé en ange. La barque est ceinturée de ballons de toutes les couleurs. Un mât et une bôme^[16] sont grésés (à l'aide d'un balai de pont), une vieille couverture et un morceau de tissu font office de voiles. En haut du mât et en bout de bôme sont fixés des ballons comme pour pavoiser, ce qui souligne le ton festif. Sur la barque, à la proue et à la poupe, on a peint l'inscription « MAR-MAR PROMO 91 » et, à côté, une ancre marine. A la poupe figure en plus l'inscription « PILOTS ». La barque remorquée est suivie d'une brouette transportant une bonbonne de vin rouge, dont un pilot a la charge. Dans les descentes, la barque s'emballe, dans les montées elle recule, et chaque ancien élève de donner rituellement des ordres contradictoires pour éviter de heurter le trottoir ou les voitures en stationnement. « A droite », hurle l'un, « A gauche, bordel », s'époumone l'autre... pendant que l'évêque bénit tout le monde et que le bourreau donne de légers coups d'aviron ou de godille sur les fesses des pilots, et que des chants marins sont entonnés en alternance avec des chants paillards.

Le sens qui se dégage ici est clair : la barque ne parvient pas à suivre un

chemin correct parce que tous commandent. Il suffirait que l'un de ces anciens prenne le commandement, qu'il soit seul à indiquer ce qu'il convient de faire, pour que la remorque suive un droit chemin. La conclusion s'impose : il faut un capitaine et un seul. Les coups de godille suscitent une certaine peur chez les pilotes qui en craignent la répétition, comme en mer on peut être tendu dans des moments difficiles. Bien évidemment, ici comme dans tout le rituel en général, les gestes remplissent une fonction métaphorique (Lévi-Strauss 1971 : 600).

Première étape : le cortège arrive auprès d'un bassin sur le port. Là, une barque mâchée amène par voie marine Neptune, avec son trident, et Amphitrite, tout de blanc vêtus. Six pilotes affublés d'une marinière rament en cadence alors qu'un professeur de l'ENMM est à la barre. C'est lui qui ramènera l'embarcation à sa place habituelle, une fois déposés les dieux et les rameurs. Ces deux dieux ne sauraient fouler le sol des mortels, aussi les pilotes doivent-ils s'allonger à même le quai en vue de former une sorte de tapis sur lequel marcheront Neptune et Amphitrite pour rejoindre l'embarcation dans laquelle les attend l'amiral.

Depuis le début du parcours, l'astronome demande à chaque pilote de « faire le point » à l'aide d'un sextant – instrument emblématique par excellence. Celui-ci a été confectionné en bois grossier, et la lunette est faite d'une bouteille en plastique remplie de vin. A chaque fois que « le point est fait », le pilote doit « regarder le soleil », c'est-à-dire lever la bouteille et boire du vin rouge. Longeant la mer, le cortège se dirige vers la statue *David* de Michel-Ange. Très souvent, les automobilistes saluent cordialement le cortège, qui pourtant provoque une gêne. L'atmosphère est déjà bien gaie lorsque l'on arrive à la statue sous laquelle le groupe pose pour une photographie collective avant de subir l'assaut des anciens munis de farine et d'œufs. La haute statue de Michel-Ange est alors difficilement escaladée et des pilotes lui ceignent la taille d'un foulard rose pour cacher sa nudité.

Le retour vers l'école est toujours scandé par des chansons qui redoublent d'intensité, alors que le cortège est suivi depuis le départ, ou presque, par un car de police sans que personne ne s'en soucie. L'amiral demande à des pilotes d'inviter des passantes à monter dans la barque « pour leur faire une bise ». Certaines acceptent de surcroît de faire quelques centaines de mètres dans la barque tirée par les pilotes, aux côtés de l'amiral. Par égard pour elles, on leur offre le même tapis humain qu'aux dieux. En cours de route, des pauses sont ménagées afin que les pilotes accomplissent quelques prouesses. Ainsi, l'un d'eux s'est vu infliger une fellation par la statue d'une sirène devant les passants. Lorsque l'on demanda à une jeune fille pilotine de « sucer

le sein » de la même statue, elle s'y refusa catégoriquement, ce qui lui valut de se faire huer par les anciens. En arrivant dans le quartier de l'école, le cortège s'arrête dans un bar où les élèves ont coutume de se rendre : le patron offre ses tournées générales. Les chants redoublent d'intensité.

Arrivés à l'école, les pilotes se mettent à genoux, en ligne, face au perron de l'entrée principale. Là les attendent les officiels en uniforme marin : le directeur de l'école, les professeurs, le parrain et la marraine de la promotion et quelques autorités maritimes, ainsi que certains parents d'élèves. Neptune fait alors une allocution dont voici l'essentiel :

« Moi, Neptune, dieu de la Mer, adresse à ces braves pilotes toutes mes félicitations. Après les parfois dures épreuves que vous avez eu à traverser, après avoir dû longtemps supporter la mauvaise humeur de vos anciens, vous allez être baptisés et enfin retrouver une certaine tranquillité d'esprit.

« Vos anciens vous ont souvent semblé être des bourreaux, mais maintenant vous allez pouvoir découvrir leurs bons côtés.

« Vous avez mérité aujourd'hui le droit de venir naviguer en mon royaume. Je serai heureux de vous y accueillir, mais n'oubliez jamais que vous serez chez moi, alors respectez mon royaume et je vous respecterai. Dans le cas contraire, vous subirez mon courroux.

« Méfiez-vous toujours de la mer, mais chérissez-la comme vous chérissez vos anciens.

« Pilots, vous allez être baptisés, soyez-en dignes, *et bienvenue dans le monde des marins* ^[17]. »

L'amiral fait ensuite une brève allocution, suivi du parrain de la promotion, en l'occurrence le directeur de l'armement de la SNCM ^[18]. Il rappelle aux pilotes qu'à bord le premier devoir du marin est la bonne humeur, citant pour illustrer son propos le philosophe Alain. Il souligne ainsi que l'ambiance du bord est une construction collective à laquelle chaque marin participe, élaborant ce que nous avons appelé ailleurs le nécessaire « consensus formel » (Duval 1992 : 369). Il poursuit en disant qu'il faut savoir tirer un enseignement des éléments naturels autant que des hommes. Et aussi, ils « doivent quelque chose au navire, mais ils ne doivent rien aux hommes ». Puis c'est au tour de l'épouse du parrain de dire quelques mots après avoir reçu une gerbe de fleurs. Viennent ensuite les discours d'autres officiels. Tous les propos vont dans le même sens ; ils visent à inculquer les valeurs

des marins aux néophytes. Enfin, une photographie de groupe est faite avec le parrain de la promotion.

Le baptême

Alors que les officiels se sont regroupés sur les terrasses du premier étage de la cour intérieure avec quelques anciens, des parents, des journalistes, etc., les pilotes sont rassemblés devant la piscine. Les deux gendarmes vont chercher les pilotes, qui quelquefois se débattent, et les contraignent à boire la « soupe terrible » dont personne ne connaît la composition hormis ceux qui l'ont « cuisinée ». Pendant que le pilote boit à la louche, les gendarmes subitement lui enfoncent la tête dans la grande marmite, tout en lui tenant les deux pieds. Le néophyte doit ensuite croquer un morceau de morue crue. Il ne s'agit plus ici du poisson sanguin, donc marginal, mais d'un poisson noble symbolisant la grande pêche. En effet, la morue connote l'histoire de la pêche hauturière, aux conditions si difficiles pour les « bagnards de la mer » (Recher 1977 : 179 et s.) que ceux qui la pratiquaient devaient être d'excellents marins, faute de quoi ils n'en revenaient pas. Neptune et Amphitrite sont assis à l'angle de la piscine, les pieds enduits de moutarde que chaque pilote doit lécher. A peine son attention se relâche-t-elle, qu'il est jeté à l'eau ; il tente alors d'entraîner dans sa chute Neptune, Amphitrite et/ou le bourreau. Dès qu'il ressort de l'eau, il lance sa manille dans l'herbe et va se changer : il est baptisé.

Puis, un vin d'honneur est servi pour tous à l'école et les pilotes réapparaissent douchés et costumés.

Le défilé et le baptême proprement dit sont des moments de marge par excellence.

Quatrième séquence : le banquet

Le soir même, un banquet a lieu dans un restaurant-boîte de nuit. La table de l'amiral (le grand mât) et des membres du bureau de l'association (qui ont invité pour l'occasion plusieurs jeunes filles) est située au centre de la salle. Le repas commence dans un calme éphémère, bientôt brisé par des chants, avant que des jets de cailles en sauce soient dirigés, le soir de notre observation, vers la table des jeunes filles et du bureau de l'association. Le repas présente la particularité d'être pris sans aucun couvert. Un pilote qui a été « acheté » par le restaurateur exécute un strip-tease avant qu'interviennent un prestidigitateur puis une strip-teaseuse professionnels, un groupe imitant les spectacles des Folies Bergère, et enfin un travesti.

Cinquième séquence : le gala

Quelques mois plus tard a lieu la Nuit de l'Hydro. C'est un bal en tenue de soirée où se pressent les jeunes filles, notamment des élèves infirmières. Les marins entretiennent de nombreuses relations matrimoniales avec ce groupe. Après avoir vécu les séquences cérémonielles de la déchéance, c'est-à-dire de la perte de leur identité, de la mise en marge, ici les élèves de l'Ecole nationale de la marine marchande sont métamorphosés, en costume, avec cravate ou nœud papillon, faisant montre de « distinction ». Ils sont de futurs officiers de la marine marchande, leur identité nouvelle est forte et affirmée.

On remarquera que c'est au cœur de la cité industrielle et du monde contemporain que se déroule ce rite d'initiation dont la richesse symbolique est exemplaire.

Sens et fonction du rite

Agrégation et inversion

A leur entrée à l'internat, les élèves sont brutalement séparés de leur cadre de vie quotidien et le rite souligne cette mise en marge. La situation est d'autant plus accentuée que la vie de marin lors des navigations en haute mer est une existence objectivement marginale, tant au sens propre qu'au figuré : la vie prolongée en haute mer place les marins aux marges de la société. Mais le rite contribue aussi à agréger les néophytes. Le parrainage est promesse d'insertion à l'école et plus tard au monde professionnel des marins. Cette forme d'agrégation passe à la fois par la voie individuelle (le parrain personnel) et collective (le parrain de la promotion). Bien sûr, la fin de la séquence du baptême, le vin d'honneur au cours duquel les pilotes viennent boire aux côtés du directeur de l'ENMM, du parrain de la promotion, des anciens élèves, etc., les place en situation d'agrégation mais aussi d'homogénéisation sociale tendancielle.

Si le moment paroxystique de l'agrégation individuelle se réalise dans le parrainage personnel, la Nuit de l'Hydro, elle, effectue le rattachement de chacun au groupe, mais cette fois-ci collectivement. C'est l'agrégation à la société civile en général, dont le pilote avait été séparé pendant quelques mois. A ce bal, les élèves ne se différencient plus des anciens. Ils prospectent, pourrait-on dire, en vue de trouver une future compagne qui, selon la qualité de la relation, ne sera que passagère ou deviendra (plus rarement) leur épouse. Cette nuit-là, au terme du rite, les ex-pilotes ont définitivement dépassé leur situation sociale antérieure (non homogène dans l'ensemble) et celle de lycéen à l'avenir professionnel incertain, pour devenir élèves

d'une grande école d'ingénieurs à l'avenir en principe tracé : ils sont officiers virtuels de la marine marchande, dont ils vont continuer à intérioriser la culture. Une des dimensions essentielles du rite d'initiation est le passage d'un état à un autre (Belmont 1986) : ici, le passage d'un état social à un autre est patent.

Les élèves n'ont pas pleinement conscience de ce qui se réalise là, ne percevant que les apparences du rite. Les pilotes sont des acteurs, au sens théâtral du terme, en ce qu'ils jouent leurs mythes, sans nécessairement savoir ni ce qu'ils jouent, ni ce qui se joue sociologiquement : le rite permet l'assimilation d'une pluralité d'histoires individuelles à une histoire collective avec ses systèmes de représentations.

Si les pilotes passent d'un statut social à un autre, nous l'avons vu, ils passent également d'une catégorie d'âge à une autre ; c'est le second aspect du passage. D'adolescents, ils deviennent jeunes adultes responsables, d'élèves, élèves professionnalisés. Ils passent de la vie familiale à la vie de groupe. Cette transition se traduit par les jeux et les allusions à la sexualité qui n'est plus une sexualité d'enfant ou d'adolescent, mais une sexualité qui s'affirme et qui, pour ce faire, doit se manifester dans les excès, ne fussent-ils que mis en scène ; on passe ainsi, au fil du rite, de la confusion sexuelle (strip-tease, inversions) à l'ordre retrouvé. C'est la raison pour laquelle on demande aux pilotes des comportements où s'exhibe la virilité : ils doivent devenir des hommes dans un moment bref qui contraste avec la durée de la maturation psychologique habituelle. Cette brièveté pour passer d'un âge à un autre n'a rien de naturel. C'est pourquoi l'affirmation de cet accès à la sexualité ne peut se faire que de manière ostentatoire, comme pour en prouver aux autres et à soi-même l'authenticité par-delà la soudaineté.

En amont du rituel, l'association des élèves de l'ENMM mérite quelques commentaires. C'est un lieu où les élèves des anciennes promotions peuvent prendre des responsabilités [19]. Une affiche dans le bureau de l'association de Marseille rappelle les qualités d'un marin : il est « responsable, il s'adapte, s'intègre et est pluridisciplinaire ». L'association, par le rite qu'elle perpétue, répond parfaitement aux trois premiers critères ; le quatrième relève plus directement de l'enseignement. En effet, être responsable, étant donné le poids des charges qui pèsent sur un officier – comme sur tout marin, quel que soit son statut, dès lors qu'il navigue – est un impératif absolu. S'adapter, tant aux hommes qu'à l'environnement naturel, parfois très difficile, et aux conditions matérielles, n'est pas moins indispensable. Les pilotes admettent les pratiques rituelles qu'ils ne comprennent pas toujours, comme à bord on ne saisit pas nécessairement la logique d'un ordre qu'il faut néanmoins exécuter,

et parfois rapidement, pour la bonne marche du navire. Coexister avec d'autres marins qui ne se sont nullement choisis mutuellement est un impératif, tant pour la sécurité, pour l'équilibre psychique que pour l'agrément de tous lors des voyages de longue durée.

Ce rite s'apparente en quelque sorte au rite d'inversion ^[20]. Il est un moment singulier et doit se manifester comme l'inverse des jours ordinaires, cela explique qu'il puisse choquer. C'est le sens qui se dégage de plusieurs des pratiques évoquées plus haut. Ainsi voit-on les pilotes tracter un bateau alors que la normalité veut que ce soit les hommes qui se fassent porter par le navire. La nudité des pilotes est exhibée à maintes reprises, mais c'est un acte pudique qu'ils accomplissent en cachant d'un voile la nudité du *David* de Michel-Ange. Le sang du thon avec lequel on barbouille le visage et le pénis des pilotes renvoie, pour les marins, à l'ambivalence du poisson : il représente la vie et la mort. C'est la vie dans l'océan, c'est aussi la vie des hommes qui s'en nourrissent et qu'autrefois (plus qu'aujourd'hui peut-être, lorsque la vitesse des navires à voiles l'autorisait) les marins pêchaient eux-mêmes. Paradoxalement, c'est aussi la mort, car des poissons se nourrissent des marins tombés à la mer. Cet aspect ne relève plus de la pure inversion, en revanche on notera que le thon, par son aspect sanguinolent, est plus proche de la viande que des autres poissons. Nous sommes ici au seuil d'une inversion poisson/viande, même si cette dichotomie n'a de réalité que dans les représentations (Vialles 1987), puisque le thon fait néanmoins partie de la catégorie des poissons dans les taxinomies savantes. « [...] Que des poissons puissent saigner autant, saigner "vraiment". Comme si sang et poissons s'excluaient. En effet, les poissons sont généralement réputés ne pas saigner, être dépourvus de sang » (Vialles 1993 : 114). L'enduction est aussi un simulacre d'inversion sexuelle : le sang sur les parties génitales renvoie à la féminité – et cela n'est pas sans évoquer l'analyse psychologique ^[21] de la circoncision (Bettelheim 1977) dans laquelle le sang qui coule du pénis est censé représenter des règles contenues jusqu'alors et qui, une fois pour toutes, s'écouleraient. Le spectacle du travesti renvoie à la même inversion sexuelle, ainsi que le strip-tease du pilot. De l'inversion relèvent également le désordre du défilé, la consommation de morue crue (plutôt que cuite), et encore les costumes de l'Ancien Régime (de préférence à des tenues contemporaines), etc., bien que ces costumes soient une manière de souligner qu'on appartient à un corps de métier à la fois enraciné dans le temps et qui traverse les époques sans s'altérer malgré les mutations énormes qu'a connues la marine.

La précipitation des pilotes dans l'eau est aussi une inversion : celle d'un marin (même potentiel) qui n'est plus à sa place, c'est-à-dire au-dessus de l'eau et non

dedans. Le rite manifeste la rupture pour mieux affirmer la continuité, en utilisant abondamment des formes d'inversion. En quelque sorte, ce rite est une mise en scène du chaos, d'un renversement du monde, mais d'un chaos cathartique puisque de lui surgit l'idée d'un océan maîtrisé par les marins.

La thématique utilisée est aussi une manière de proposer une caricature des marins, ou plutôt *du* marin au singulier, à l'instar de l'idéaltype culturaliste illusoire – comme chaque fois que l'on use du singulier collectif – qui surgirait de la tradition : les rapports à la sexualité, à l'alcool et à la figure emblématique du sextant. Ces rappels emphatiques n'empêchent pas que la philosophie existentielle des marins, plus réaliste, soit affirmée notamment dans les discours des officiels, qui précèdent le baptême.

Le rite en général n'a-t-il pas cette vertu de conforter les images stéréotypées, comme pour forcer les caractéristiques identitaires de ceux qui y participent ? Ce renforcement des images mentales permet aussi de mieux affirmer cette commune culture vis-à-vis du monde extérieur. Comme l'idéaltype wébérien utile au sociologue et dont on sait qu'il n'est pas le réel, les images stéréotypées affermiées et soulignées dans le rite favorisent l'intériorisation des caractéristiques exagérées.

Dans la matérialité du rite, nous repérons des objets qui renvoient au mythe du marin du commerce, c'est-à-dire à l'image faussement spéculaire, donnée de lui au monde mais qui, en retour, infléchit ses propres images mentales. Ainsi se dessinent son portrait et son univers.

Bizutage ou rite d'initiation ?

Lorsqu'il est contesté, le rite l'est par ceux qui sont extérieurs à la culture des marins. Il ne l'est jamais – ou exceptionnellement – par ceux qui l'ont vécu et qui, ayant quitté l'ENMM depuis plusieurs années, pourraient, s'ils le voulaient, le décrier aisément. C'est que les marins partagent des mythes et une vision du monde que le rite permet de transmettre et de réactiver en rattachant chacun à une histoire collective singulière. On peut se demander si la contestation de ce rite n'est pas celle du statut social qu'il révèle ostensiblement : celui qui est attaché à la fréquentation d'une grande école. Les journalistes, ou le sens commun en général, ont coutume de nommer ce rituel bizutage, ce qui a pour effet de reléguer le phénomène au rang de pratique folklorique. Les élèves des ENMM aussi bien que les marins parlent eux aussi de bizutage, invoquent le folklore ou encore la coutume, et c'est bien l'impossibilité d'exprimer le sens « que supposent ces réponses banales pour

désigner l'inexplicable » (Fabre 1987 : 3) et l'incontournable nécessité, si l'on en juge par sa permanence. Questionnés sur le sens de leur pratique, les élèves font quelques commentaires, toujours relatifs à son caractère fonctionnel, car il faut néanmoins trouver une raison au rite.

Paraphrasant Victor Turner, nous pouvons dire qu'il n'existe nulle part de fait dépourvu de sens, alors le rite en a forcément un (Turner 1972 : 12). En effet, la dérision ou l'indifférence que les élèves et les marins affectent pour parler de ce rite d'initiation sont en contradiction formelle avec le maintien et l'attachement à cette pratique. Si ce n'était là que du folklore, ou une pratique anachronique, elle ne se répéterait pas avec la même régularité scrupuleuse, quels que soient les directeurs des ENMM et les fluctuations de l'opinion publique balançant entre la considération bienveillante et le regard critique [22]. S'il n'était qu'« amusant folklore », le rite ne se serait pas maintenu depuis l'Antiquité, où l'on sacrifiait aux dieux avant d'affronter les passages difficiles, les caps, les détroits, etc. [23]. Ce rite – comme tous les rites – est fondamental en ce sens qu'il est un moment essentiel « d'affirmation d'un certain nombre de valeurs », comme l'écrit C. Bromberger à propos d'un tout autre contexte (1987). En effet, c'est là que s'affirme la culture des marins du commerce. Contrairement à ce qui se passe dans les écoles normales (Blanc 1987), les aînés initient les jeunes aux valeurs qu'ils doivent intérioriser et à leurs futures fonctions.

De la représentation du monde

La propension à la boisson qu'ont les marins du commerce est soulignée par les nombreuses étapes du rite où l'on consomme de l'alcool : lors de la présentation des pilotes aussi bien que lors des arrêts dans les bars qui ponctuent le retour du défilé [24]. Mais le moment le plus important est certainement lorsque le point est fait avec le sextant pourvu d'une bouteille de vin, car faire le point en mer est essentiel : connaître sa position suppose un long travail sur lequel reposent toutes les décisions courantes ou d'urgence. L'usage du sextant n'est pas anodin puisqu'il fait partie des objets qui caractérisent les officiers [25] : c'est un instrument qui évoque le savoir (se situer à l'aide des astres) et le pouvoir à bord qui lui est associé. Le sextant comme instrument emblématique est présent dans le rite, pris en charge par l'astronome et associé à la consommation d'alcool, dont on pourrait dire qu'elle est aussi un comportement emblématique. Les chants paillards connotent le rapport à une sexualité libertine associée, également, à l'image des marins (« Ils ont une femme dans chaque port »). Cette tradition de libertinage est illustrée par plusieurs

épisodes du rite, qui mêlent parfois sexualité et mythe (et ici pas seulement dans le sens barthien) : la fellation « réalisée » par la sirène au pilot, l'invitation adressée à ces jeunes passantes à monter dans l'embarcation aux côtés de Neptune, d'Amphitrite et de l'amiral, sur un « tapis » d'honneur constitué par les corps des pilotes, couchés à plat ventre sur le sol, le même qui a été offert à Neptune et Amphitrite, faisant ainsi de ces femmes, et à travers elles des femmes en général, des déesses. La sexualité s'affirme ici et s'affiche publiquement.

La hiérarchie du bord est représentée par la figure de l'amiral (commandant des commandants), par les gendarmes et par le bourreau qui symbolisent la contrainte incontournable et les sévices [26]. Quant à la symbolique des dieux en présence, c'est bien le pouvoir des pouvoirs qu'ils incarnent, mais aussi la maîtrise de la mer et la protection des marins.

Ce monde chaotique exprimé pendant le rite renvoie également à la mer, qui sera bientôt l'univers des pilotes, en ce qu'elle est toujours chaos potentiel, nous l'avons déjà vu. « Il n'y a pas de mer dans le jardin d'Eden [...]. Vouloir pénétrer les mystères de l'océan, c'est frôler le sacrilège, comme vouloir percer l'insondable nature divine ; saint Augustin, saint Ambroise et saint Basile se sont plu à le répéter » (Corbin 1988 : 12). Au moment où Dieu provoque le chaos total sur terre, c'est bien sous la forme d'un océan absolu et dévastateur de toute vie terrestre seulement préservée par l'arche de Noé. Dans la mythologie occidentale de la création, c'est sous la forme de l'océan que le chaos est représenté. Nombreuses sont les sociétés pour lesquelles le monde des morts, ou le chemin qui y mène, est aquatique. D'où la coutume répandue qui consiste à donner au mort un canot (Van Gennep 1981 : 219-220), associant le voyage sur l'eau à la mort. « Traverser l'eau sur une construction humaine (un pont, un bateau) implique un contact direct avec l'élément qui sépare le monde des vivants de celui des morts, élément par lequel s'effectue le passage dans l'au-delà – évoqué par tant de mythologies, de la barque caronienne des Grecs aux légendes mésopotamiennes, égyptiennes ou scandinaves. Et pour commettre ce sacrilège, pourtant nécessaire, on s'entoure de nombreuses précautions d'ordre symbolique » (Ayala 1991 : 55) [27].

Cela est également avéré par la pratique du voyage nautique comme ordalie dans la Grèce antique. Le fait que Jésus aurait marché sur l'eau attesterait de son essence divine. Traverser l'eau n'est assurément pas anodin, quel que soit le moyen utilisé, y compris le navire. Le chaos comme monde océanique ainsi que la traversée de l'eau comme danger se retrouvent dans beaucoup de sociétés (cf. Moïse, Noé,

Sargon chez les Assyriens, etc. Glotz 1904). De ces mythes, notre société conserve des traces, et le besoin de se protéger est impérieux pour effectuer tout passage sur l'eau. C'est ce qui est accompli avec la mise en scène rituelle de Neptune et d'Amphitrite, les dieux de la mer, car si dieux il y a, c'est un univers non plus chaotique mais un « royaume », c'est-à-dire un monde très organisé. Dans son discours, Neptune le dit explicitement : « Je serai heureux de vous [...] accueillir, mais n'oubliez jamais que vous serez chez moi, alors respectez mon royaume et je vous respecterai. »

De la croyance théâtralisée

Croit-on en Neptune ? Avant de répondre à cette question, arrêtons-nous un moment sur la notion de « croyance ». Elle est centrale dans le rituel en général puisque, plus que le sacré, c'est elle qui « permet d'opposer les formes religieuses aux pratiques séculières » (Bromberger sous presse). Evidemment, aucun pilot ne croit à l'existence réelle de Neptune, ni à celle d'Amphitrite. Au théâtre comme au cinéma, le spectateur sait que devant lui ce n'est pas Carmen en personne, mais qu'il s'agit d'une comédienne et qu'elle restera bien en vie après la représentation. Le spectateur n'en est pas moins susceptible de pleurer ou de rire devant le jeu des comédiens, comme s'il croyait d'une certaine manière en la réalité de ce qu'il voit... « la seule nuance est qu'ensuite nous n'y croyons pas » (Veyne 1983 : 33). Il est alors possible de parler d'une croyance qui n'en n'est pas vraiment une, et que nous appellerons « croyance théâtralisée ». C'est elle encore qui est à l'œuvre lorsqu'une petite fille donne patiemment une cuillère de purée à sa poupée puis, d'un geste furtif, en avale elle-même le contenu. La petite fille sait bien que ce n'est qu'une poupée et non un être vivant, pourtant elle y croit d'une certaine façon dans sa volonté d'être elle aussi une adulte, plus : une maman.

La dichotomie croyance/non-croyance manque de finesse puisqu'il existe une situation médiane qui ne peut être assimilée ni à la croyance, ni à l'absence de croyance. C'est ce que Bromberger appelle « la distance aux rituels [qui] fait aussi partie des rituels » (Bromberger sous presse). La « croyance théâtralisée » nous semble être une expression préférable : elle a l'avantage de souligner le caractère ostentatoire, comme si pour être efficace il fallait que cette croyance fût partagée ; en outre, elle permet de distinguer cette forme de distance du doute plus intime qui relève d'une autre réalité. C'est ce qui se réalise entre les élèves de l'ENMM et les dieux de la mer : on joue à y croire sans y croire, moment qui alterne avec celui au cours duquel on joue à ne pas y croire alors que l'on voudrait y croire ; cela suffit à l'efficacité symbolique de ce rite d'initiation.

Ce caractère théâtral a été relevé par Pierre Smith à propos de rites africains. Il observe à plusieurs reprises « les rites du *kuban dwa*, au cours desquels les adeptes ne font que jouer consciemment – et ils le reconnaissent – les rôles stéréotypés du héros divinisé [...]. On n'est donc pas très loin ici d'une situation purement théâtrale » (Smith 1979 : 142-143). Dans le rite des élèves de la Marine marchande, la dimension théâtrale au sens évoqué ci-dessus est attestée. Toutefois, ce serait amputer la réalité de n'y voir que cet aspect, comme le fait Smith, dans un contexte fort différent il est vrai de celui des ENMM. En effet, dans le jeu théâtral, l'homme est un acteur au sens où il joue consciemment un personnage. Or, dans ces rites, si les élèves jouent un jeu, ce n'est là qu'une part du réel, car la mise en scène rituelle leur permet de juguler *inconsciemment* l'appréhension qu'ils ont de la mer, toujours potentiellement dangereuse [28]. Comme l'a montré Turner (1990 : 47), le rituel a cette vertu d'être un fait cognitif en même temps qu'il domestique de puissantes émotions telles que la crainte [29], une crainte confuse qui déjà sourd chez les marins de demain.

Mort et renaissance

Enfin, dans tous les rites d'initiation, la mort de l'ancien état est manifestée d'une manière ou d'une autre, souvent par des passages matérialisés, ainsi que la renaissance à un nouvel état, nous dit Van Gennep. Il arrive de jouer la mort jusqu'à prendre des risques réels, comme dans le rite concernant les carabins dont Emmanuelle Godeau (1991 : 62 et s.) nous donne une riche ethnographie. Mais il arrive aussi qu'en l'absence de risque on s'en crée, à tout le moins dans l'imaginaire (*idem* 1993 : 93). Dans les ENMM, la mort est signifiée à deux reprises : une première fois lorsque la tête du pilot est plongée et parfois maintenue plusieurs secondes dans la marmite de soupe, et une seconde fois lorsqu'il est jeté à l'eau au moment du baptême. En effet, un marin tombé à la mer est le plus souvent un homme perdu [30]. Que la chute dans l'eau au moment du baptême symbolise la mort de l'ancien état n'est pas anodin s'agissant de marins. Tomber à l'eau est à la fois un grand danger associé à une sourde inquiétude : mourir en mer, c'est mourir sans sépulture et être dévoré par les animaux marins. La mort symbolique ne pouvait être mieux jouée qu'en ce lieu [31]. Et la tête dans la soupe, demandera-t-on ? On retrouve dans l'autre partie du rite, lors du passage de la ligne, une immersion dans un bac d'eau de mer avec maintien de la tête sous l'eau. Et certaines descriptions d'affirmer que sur les voiliers « l'homme n'est jugé baptisé que s'il suffoque, à demi noyé » (Antier 1991 : 139). Dans les ENMM, l'immersion dans la soupe est donc une métaphore.

L'eau est souvent associée à l'idée de naissance, mais ici elle est ambivalente : elle évoque la naissance certes, mais aussi la mort.

Au moment même où le pilot ressort de l'eau après y avoir été projeté, il est marin et retrouve son identité avec son patronyme et son prénom : il n'est plus pilot mais futur officier de la marine marchande. Retrouver son patronyme et son prénom, c'est renaître, ou retrouver une identité, comme l'enfant est agrégé à sa famille par le rite de dénomination (Van Gennep 1981 : 79).

De quelques réflexions théoriques sur la méthode

Dès lors que l'on traite des rites d'initiation dans les sociétés extra-occidentales, ils sont considérés unanimement comme tels car ces sociétés seraient celles du symbolique, des sociétés dans lesquelles finalement le social ferait défaut à en croire certains travaux exotisants d'où il est évincé. La vision de la société comme monde uniquement constitué de rapports symboliques situés dans la sphère culturelle est une formule excessive en ce sens que la vie collective est aussi vie hiérarchisée et hiérarchisante, c'est-à-dire sociale. Plusieurs auteurs refusent d'appliquer à ces pratiques le statut de rite d'initiation – sauf lorsqu'elle est mise en avant de manière journalistique pour séduire par exotisme – comme si dans nos sociétés c'étaient les dimensions symbolique et culturelle qui faisaient défaut. Ici, seul le social existerait, éventuellement déguisé en culturel pour qui ne saurait le démasquer. Il est ainsi abusif de considérer la vie collective dans ses modalités sociales à l'exclusion des dimensions symboliques et culturelles, comme le fait Pierre Bourdieu. Pour lui, en effet, le rite de passage n'est que « rite de consécration, ou rite de légitimation, ou *tout simplement* ^[32] rite d'institution (en donnant à ce mot le sens actif qu'il a par exemple dans l'expression "institution d'un héritier") » (1986 : 206). Cette approche sociologique du rite de passage s'attache à montrer que ce dernier légitime les différences sociales. En l'occurrence, les élèves des ENMM relèvent effectivement d'une élite sociale, bien qu'il faille moduler les choses pour ne pas tomber dans un découpage mécaniste du social ^[33]. Cette approche, pour pertinente qu'elle soit, n'en néglige pas moins le fait que le rite d'initiation des élèves de la Marine marchande est aussi un fait culturel qui intervient sur les représentations collectives en les modifiant, telles celles de la mer, du risque qui lui est inhérent, du groupe des marins, de la cosmologie de ce groupe en général, etc.

Par conséquent, les pratiques – indissociables des représentations – s'en trouvent elles-mêmes infléchies. Les dimensions sociales et culturelles doivent se

conjuguer pour accéder à la compréhension de nos objets. La prise en compte de ces deux aspects n'est-elle pas constitutive de notre discipline ?

BIBLIOGRAPHIE

Acerra M. et **J. Meyer**, 1987. *La grande époque de la marine à voile*, Ouest-France.

Antier J.-J., 1991. *A bord des grands voiliers*, Saint-Malo, L'Ancre marine.

Ayala Giovanni P. (d'), 1991. « La barque de vie », *Le Courrier de l'Unesco*, août-septembre, pp. 54-57.

Belmont N., 1986. « La notion de rite de passage », in Centlivres P. et J. Hainard (ss. la dir. de), *Les rites de passage aujourd'hui. Actes du colloque de Neufchâtel*, 1981, Lausanne, L'Age d'homme, pp. 9-19.

Bettelheim C., 1977. *Les blessures symboliques. Essai d'interprétation des rites d'initiation*, Paris, Gallimard.

Blanc D., 1987. « Numéros d'hommes. Rituels d'entrée à l'école normale d'instituteurs », *Terrain*, n° 8, avril, pp. 52-62.

Bourdieu P., 1986. « Les rites comme actes d'institution », in Centlivres P. et J. Hainard (ss. la dir. de), *Les rites de passage aujourd'hui. Actes du colloque de Neufchâtel*, 1981, Lausanne, L'Age d'homme, pp. 206-215.

Bromberger Chr., Hayot A. et J.-M. Mariottini, 1987. « Allez l'O.M. ! Forza Juve ! La passion pour le football à Marseille et à Turin », *Terrain*, n° 8, avril, pp. 8-41.

Sous presse. *Le match de football. Ethnologie d'une passion partisane à Marseille, Naples et Turin*, Paris, ministère de la Culture et de la Francophonie/Ed. de la Maison des sciences de l'homme.

Cabantous A., 1984. *Les vergues et le fer. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier.

Castelain J.-P., 1989. *Manières de vivre, manières de boire. Alcool et sociabilité sur le port*, Paris, Imago.

Centlivres P., 1986. « Rites de passage : changement, opposition et contre-culture », in Centlivres P. et J. Hainard (ss. la dir. de), *Les rites de passage aujourd'hui. Actes du colloque de Neufchâtel*, 1981, Lausanne, L'Age d'homme, pp. 192-205.

Contreras J. et J. Favret-Saada, 1985. « La thérapie sans le savoir », *Nouvelle revue de psychanalyse*, n° 31.

Corbin A., 1988. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion.

Dana R.-H., 1990. *Deux années sur le gaillard d'avant*, Paris, Robert Laffont.

Duval M., 1992. « Paroles de marins. Gestion de la parole à bord d'un cargo long-courrier », *Ethnologie française*, XXII, n° 3, pp. 368-380.

Fabre D., 1987. « Le rite et ses raisons », *Terrain*, n° 8, avril, pp 3-7.

Fainzang S., 1985. « Circoncision, excision et rapports de domination », *Anthropologie et sociétés*, vol. 9, n° 1, pp. 117-127.

Glott G., 1904. *L'ordalie dans la Grèce primitive. Etude de droit et de mythologie*, Paris, Albert Fontemoine.

Godeau E., 1991. « La coutume des carabins. Ethnographie de la formation des étudiants en médecine », mémoire pour le DEA anthropologie sociale et ethnologie, EHESS Toulouse.

1993. « "Dans un amphithéâtre". La fréquentation des morts dans la formation des médecins », *Terrain*, n° 20, mars, pp. 82-96.

Henmingsen H., 1961. *Crossing the Equator. Sailor's Baptism and other Initiation Rites*, Copenhagen, Munksgaard.

Hérault L., 1992. « L'espace de la variation. Etude des variations et des transformations de deux rites de passage dans le haut Bocage vendéen », thèse pour le doctorat d'ethnologie, Université de Provence.

Hongrois C., 1989. « Des caves et des hommes en Vendée », *Terrain*, n° 13, octobre, pp. 29-41.

Kadaré I., 1984 (1978). *Le pont aux trois arches*, Paris, Flammarion.

Lévi-Strauss Cl., 1971. *L'homme nu*, Paris, Plon.

1978 (1950). « Introduction à l'œuvre de Marcel Mauss », in Mauss M., *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF.

Mollat M., 1979. « Attitudes des gens de mer devant le danger et la mort », *Ethnologie française*, IX, n° 2, pp. 191-200.

Recher J., 1977. *Le grand métier*, Paris, Plon.

Smith P., 1979. « Aspects de l'organisation des rites », in Izard M. et P. Smith (textes réunis par), *La fonction symbolique. Essais d'anthropologie*, Paris, Gallimard.

Turner V. W., 1972 (1968). *Les tambours d'affliction. Analyse des rituels chez les Ndembu de Zambie*, Paris, Gallimard.

1990 (1969). *Le phénomène rituel. Structure et contre-structure*, Paris, PUF.

Van Gennep A., 1981 (1909). *Les rites de passage*, Paris, Picard.

Veyne P., 1983. *Les Grecs ont-ils cru à leurs mythes ?*, Paris Seuil.

Vialles N., 1987. *Le sang et la chair. Les abattoirs de l'Adour*, Paris, ministère de la Culture/Ed. de la Maison des sciences de l'homme.

1993. « La mort invisible », *Terrain*, n° 20, mars, pp. 109-118.

NOTES

[1] Je remercie Christian Bromberger et Noélie Vialles qui ont lu une première version de ce texte.

[2] Cette étude s'inscrit dans le cadre d'une recherche ethnologique sur les marins du commerce menée depuis plusieurs années et soutenue par le ministère de la Recherche et de la Technologie (action concertée, anthropologie). Les données présentées proviennent

d'enquêtes directes menées dans les ENMM du Havre et de Marseille en 1990 et 1991.

[3] Elles sont actuellement au nombre de quatre en France : Marseille, Le Havre, Nantes et Saint-Malo. Nous avons eu des contacts avec les trois premières, et plus particulièrement avec celles de Marseille et du Havre. Nous tenons à remercier ici les trois directeurs concernés, qui nous ont accueillis avec cordialité et compréhension, ainsi que les élèves fort sympathique sans l'aide desquels nous n'aurions pu mener ces enquêtes.

[4] Le passage de la ligne utilise la même structure que le rite pratiqué dans les ENMM, tout en privilégiant la séquence du baptême proprement dit, qui sera analysée plus loin. On consacra au passage de la ligne une autre publication.

[5] Le *t* final ne se prononce pas. Ce mot est issu de « pilotin », qui désigne les élèves officiers de la marine marchande.

[6] Les ENMM acceptent des jeunes filles depuis 1968, mais elles sont rarement plus de deux ou trois par promotion.

[7] Dans la marine à voile, le commandant pouvait être appelé familièrement par les marins du bord, le « grand mât », le second était surnommé le « mât de misaine » ou le « misaine ».

[8] Notons que les élèves qui prennent des responsabilités dans l'association sont repérés par les futurs employeurs et trouvent en général les meilleurs emplois ultérieurement. On citera l'exemple d'un ancien grand mât qui, deux ans après avoir quitté l'école, s'est vu proposer le commandement d'un petit navire, fait exceptionnel en début de carrière. Le grand mât trouve dans sa fonction le moyen de démontrer ses capacités à organiser, à gérer et à éviter tout débordement, autrement dit à commander.

[9] Cela est important eu égard à l'antagonisme pont/machine, entendons navigateurs/mécaniciens, qui existe depuis l'apparition de la machine sur les navires. Aujourd'hui, la formation n'est plus spécifique pour les élèves officiers destinés au pont ou à la machine : elle est devenue polyvalente, ce qui tend à amoindrir considérablement l'opposition séculaire.

[10] Si nous avons pu l'observer dans ce costume, ce n'est pas là une règle, et les tenues vestimentaires peuvent varier. Toutefois, par-delà ce domaine précis du vêtement, s'il existe un certain nombre de variantes possibles, le rite s'accomplit dans un cadre formel qui – exception faite de quelques détails – se modifie peu. Bien que l'étude de telles modifications puisse se révéler intéressante (Hérault 1992), nous n'emprunterons pas cette voie ici.

[11] Christian Hongrois en donne un bel exemple (1989).

[12] A bord, sauf sur quelques navires, on boit de l'alcool, mais tout comportement qui laisserait percevoir un état d'ébriété, signifiant par là une perte de contrôle, n'est jamais admis de nos jours. Le commandant peut dans ce cas congédier l'homme en état d'ivresse manifesté, et lui faire prendre l'avion à la première escale. D'où l'effort habituel des marins pour boire « en tenant l'alcool ».

[13] Nous avons choisi de faire, en ce qui concerne la troisième séquence, l'ethnographie de l'ENMM de Marseille. Toutefois, les différences avec ce que nous avons pu observer à l'Ecole du Havre sont insignifiantes.

[14] Qui, au Havre, était remplacé par un procureur de la République.

[15] Elles étaient, dans cette promotion, deux à Marseille et trois au Havre.

[16] Grand espar horizontal – longue pièce de bois ou de métal –, sur lequel est fixée la voile.

[17] Souligné par nous.

- [18]** Société nationale maritime Corse-Méditerranée.
- [19]** Lorsque nous avons pris contact avec les Ecoles nationales de la marine marchande, c'est aux associations que les directeurs nous ont adressé.
- [20]** Cet aspect de l'inversion fait actuellement l'objet d'une réflexion en cours associée au passage de la ligne.
- [21]** Laquelle, pour insuffisante qu'elle puisse être dans le cas de la circoncision (cf. Sylvie Fainzang, 1985, qui propose de cette pratique une analyse anthropologique), n'en est pas moins recevable.
- [22]** Ces critiques sont régulièrement réactivées par les débordements qui portent atteinte à la dignité des élèves dans certaines écoles ; faits repris et amplifiés par les médias qui trouvent ici le sensationnel dont ils sont friands.
- [23]** H. Henningsen (1961) cite des rites antiques analogues à ceux qui sont décrits ici, à Gibraltar, lors de passages difficiles en général, et sous les tropiques dès qu'ils furent franchis.
- [24]** Jean-Pierre Castelain (1989) a montré qu'avec les dockers les marins étaient la catégorie professionnelle la plus alcoolisée.
- [25]** Les officiers sont très fréquemment représentés sur diverses illustrations, allant de l'image d'Epinal à la bande dessinée, avec cet instrument – ainsi qu'avec les jumelles ou la longue-vue – plus qu'avec tout autre.
- [26]** Au temps de la marine à voile, les commandants et les officiers en général mettaient parfois en acte un sadisme réel comme en attestent de très nombreux récits. On consultera notamment Cabantous (1984), Acerra et Meyer (1987 : 101 et s.), et Dana (1990 : 144 et s.), etc.
- [27]** La thèse de Giovanni d'Ayala se vérifie dans la littérature, et une bonne illustration en est donnée – entre autres possibles – dans un roman de Kadaré (1984) avec la nécessité d'emmurer un homme (traditionnellement, une jeune mère était sacrifiée dans la légende albanaise) lors de la construction d'un pont. Cela est aussi du ressort de la réalité concrète et s'exemplifie avec le fait que les Gurunsi d'un village du Burkina Faso ont affirmé (en 1977) qu'un sacrifice humain serait nécessaire si un pont était construit au-dessus de leur fleuve, la Volta.
- [28]** Michel Mollat rappelle que « la crainte de la mer a éloigné les hommes de ses rivages jusqu'au milieu du Moyen Age » (1979 : 191-198). Alain Corbin (1988) montre que jusqu'à l'aube du XVIII^e siècle « l'océan accentue la répulsion inspirée par les grèves désertes ».
- [29]** Cette proposition de Turner est critiquée par Claude Lévi-Strauss (1971 : 597) en ce qu'elle n'est pas suffisante. Si cette analyse, comme toute analyse fonctionnaliste, ne nous semble pas tout expliquer, elle n'en reste pas moins pertinente. Ce qui n'empêche d'ailleurs pas Lévi-Strauss de reconnaître deux pages plus loin « les états d'anxiété qui, sans forcer sur la note comme on le fait trop souvent, peuvent les motiver, à moins qu'au contraire ils n'en résultent ».
- [30]** Autrefois, les grands voiliers ne s'arrêtaient pas toujours, la manœuvre de récupération étant impossible lorsqu'un homme « était à la mer ». Manœuvraient-ils que cela permettait rarement la récupération du marin tombé à l'eau. Aujourd'hui encore, l'immense majorité des morts dans la navigation de plaisance est due à des chutes à la mer. La manœuvre reste très difficile à exécuter, même au moteur, dans ces moments aggravés par la panique.
- [31]** De nos jours, ces craintes de la mort sans sépulture se transforment avec la présence de chambres froides à bord qui permettent de ramener à terre les cadavres. Il y a toujours un cercueil vide à bord. Par ailleurs, la baisse d'audience du christianisme modifie probablement

aussi la nature de ces inquiétudes.

[32] souligné par nous.

[33] La notion d'élite sociale n'est pas un concept et manque donc de rigueur. Qui sont les « meilleurs » et où se situe la limite à partir de laquelle on est ou on n'est plus « meilleur » ? Les officiers de la marine marchande sont des ingénieurs, et en tant que tels ils occupent des positions relativement privilégiées. Mais qu'en est-il comparativement aux élèves des autres écoles d'ingénieurs ou de ceux des autres grandes écoles ?

POUR CITER CET ARTICLE

Maurice Duval, « Sous la protection de Neptune », *Terrain*, Numéro 24 - *La fabrication des saints* (mars 1995) , [En ligne], mis en ligne le 21 juillet 2005. URL : <http://terrain.revues.org/document3125.html>. Consulté le 30 janvier 2007.

QUELQUES MOTS À PROPOS DE : Maurice Duval

Université Montpellier III, Laboratoire d'ethnologie méditerranéenne et comparative, Aix-en-Provence