Serge DUFOULON

Sociologue, Directeur du Département de sociologie,
Université Pierre Mendès France, Grenoble.

(2011)

"La féminisation des navires de guerre : un modèle exemplaire."

Un document produit en version numérique par Jean-Marie Tremblay, bénévole,
professeur de sociologie au Cégep de Chicoutimi

Courriel: jean-marie_tremblay@ugac.ca

Site web pédagogique : <http://www.ugac.ca/jmt-sociologue/>

Dans le cadre de: "Les classiques des sciences sociales"

Une bibliothèque numérique fondée et dirigée par Jean-Marie Tremblay,
professeur de sociologie au Cégep de Chicoutimi

Site web: <http://classiques.ugac.ca/>

Une collection développée en collaboration avec la Bibliothèque
Paul-Émile-Boulet de l'Université du Québec à Chicoutimi

Site web: <http://bibliotheque.ugac.ca/>

Politique d'utilisation de la bibliothèque des Classiques

Toute reproduction et rediffusion de nos fichiers est interdite, même avec la mention de leur provenance, sans l'autorisation formelle, écrite, du fondateur des Classiques des sciences sociales, Jean-Marie Tremblay, sociologue.

Les fichiers des Classiques des sciences sociales ne peuvent sans autorisation formelle:

- être hébergés (en fichier ou page web, en totalité ou en partie) sur un serveur autre que celui des Classiques.
- servir de base de travail à un autre fichier modifié ensuite par tout autre moyen (couleur, police, mise en page, extraits, support, etc...),

Les fichiers (.html, .doc, .pdf, .rtf, .jpg, .gif) disponibles sur le site Les Classiques des sciences sociales sont la propriété des **Classiques des sciences sociales**, un organisme à but non lucratif composé exclusivement de bénévoles.

Ils sont disponibles pour une utilisation intellectuelle et personnelle et, en aucun cas, commerciale. Toute utilisation à des fins commerciales des fichiers sur ce site est strictement interdite et toute rediffusion est également strictement interdite.

L'accès à notre travail est libre et gratuit à tous les utilisateurs. C'est notre mission.

Jean-Marie Tremblay, sociologue
Fondateur et Président-directeur général,
[LES CLASSIQUES DES SCIENCES SOCIALES](#).

Cette édition électronique a été réalisée par Jean-Marie Tremblay, bénévole, professeur de sociologie au Cégep de Chicoutimi à partir de :

Serge DUFOULON

"La féminisation des navires de guerre: un modèle exemplaire".

Un article publié dans la revue **INFLEXIONS. Civils et militaires : pouvoir dire**, no 17, mars 2011. Numéro intitulé : "Hommes et femmes, frères d'armes ? L'épreuve de la mixité." Paris : La Documentation française.

[Autorisation formelle accordée par l'auteur le 24 novembre 2008 de diffuser cette œuvre dans Les Classiques des sciences sociales.]

Courriel : serge.dufoulon@upmf-grenoble.fr

Polices de caractères utilisée :

Pour le texte: Comic Sans, 12 points.

Pour les notes de bas de page : Comic Sans, 10 points.

Édition électronique réalisée avec le traitement de textes Microsoft Word 2008 pour Macintosh.

Mise en page sur papier format : LETTRE US, 8.5" x 11".

Édition numérique réalisée le 25 novembre 2011 à Chicoutimi, Ville de Saguenay, Québec.

Serge DUFOULON

Sociologue, Directeur du Département de sociologie,
Université Pierre Mendès France, Grenoble.

"La féminisation des navires de guerre: un modèle exemplaire"

Un article publié dans la revue **INFLEXIONS. Civils et militaires : pouvoir dire**, no 17, mars 2011. Numéro intitulé : "Hommes et femmes, frères d'armes ? L'épreuve de la mixité." Paris : La Documentation française.

Table des matières

[Introduction](#)

[Guerres et genre](#)

[Environnement militaire et genre](#)

[Compétition professionnelle](#)

[Ambiance de terrain](#)

[Résumé](#)

[Bio-bibliographie](#)

Serge DUFOULON

**"La féminisation des navires de guerre:
un modèle exemplaire".**

Un article publié dans la revue **INFLEXIONS. Civils et militaires : pouvoir dire**, no 17, mars 2011. Numéro intitulé : "Hommes et femmes, frères d'armes ? L'épreuve de la mixité." Paris : La Documentation française.

Introduction

[Retour à la table des matières](#)

Sollicités pour réaliser une étude sur la féminisation des navires de combat, mes collègues et moi-même avons, entre 1995 et 1999, arpenté les « mondes de la marine nationale ». Au cours des recherches que nous avons conduites, nous avons eu l'opportunité de naviguer sur un bâtiment dont l'équipage était exclusivement masculin, le *Georges Leygues*¹, et sur un autre, le *Montcalm*, dont l'équipage était mixte. Passer d'un navire à l'autre était pour nous « un changement dans la continuité » : pour des terriens, quoi de plus ressemblant qu'un navire si ce n'est un autre navire de même classe ?

Nous n'étions ni des sociologues ni des anthropologues spécialisés dans les études concernant le genre, mais, sur ce lieu d'exercice professionnel particulier, nous avons été confronté à cette thématique à partir de l'analyse des réaménagements sociaux et symboliques liés à

¹ Voir Serge Dufoulon., *Les Gars de la marine*, Paris, Anne-Marie Métailié, 1998.

l'embarquement des femmes. Nous avons relaté la question du processus de construction de la décision de la féminisation et de la gestion institutionnelle du changement. Nous écrivions ainsi dans notre rapport de fin de recherche :

« Le bateau est - ou était traditionnellement - un univers d'hommes. L'identité masculine constitue un caractère structurant de l'appartenance au métier de marin et de militaire. Elle est aussi fondamentalement au principe des modes "d'être ensemble" de l'équipage embarqué. Ce registre identitaire informe et structure les formes de sociabilités du bord, de la sociabilité la plus banale à l'organisation des rites, des tabous, des moments de transgression rituelle. Il imprègne l'ensemble des registres de relations dans la vie du bord, de la communication ordinaire aux modes de coopération dans le travail et d'affirmation de l'autorité dans les rapports hiérarchiques.

La participation des femmes à la vie embarquée vient inévitablement perturber cet ordre de construction de la sociabilité à bord. La féminisation sous-tend un bouleversement profond, d'ailleurs longtemps redouté par la communauté des marins : un bouleversement dont les rumeurs, les réputations et récits qui circulent à l'extérieur à propos des bâtiments féminisés donnent la mesure, celle de l'appréhension de nombreux marins face à cette échéance.

Pourtant, la réalité que nous rencontrons au cours des séjours successifs à bord de la frégate *Montcalm*, féminisée depuis 1993, est très éloignée de ce qui hantait l'imaginaire des marins. Dans l'activité quotidienne du bord, les changements induits par la présence des femmes à bord apparaissent à tous plutôt minimes, et en tout cas acceptés par la grande majorité du bord. Qui plus est, du stade quasi expérimental à la période

actuelle, la féminisation est passée du phénomène événementiel à une présence banalisée et acceptée ². »

On pourrait résumer notre propos en affirmant que la féminisation des navires de combat s'est bien passée. Cela ne dirait ni en quoi ni pourquoi beaucoup d'encre a coulé à partir de nos travaux ³. Tentons de comprendre ces « changements minimes », ou ce qui se joue entre le masculin et le féminin dans un lieu aussi confiné qu'un navire. Nous porterons l'attention ici davantage sur le navire comme univers culturel singulier, un environnement ou un espace qui « par nature » est capable d'intégrer le changement : l'intégration des femmes.

Guerres et genre

[Retour à la table des matières](#)

Les navires de guerre étaient traditionnellement des espaces réservés aux hommes et on peut se demander naïvement pourquoi. L'explication simpliste, comme on l'a entendu à bord du *Montcalm*, serait que « les femmes ne sont naturellement pas faites pour la guerre, car elles donnent la vie, elles sont mères... »

Cette affirmation ne tient pas vraiment à l'analyse historique et sociologique. Un détour par l'histoire montre que les femmes ont participé à la plupart des conflits sous une forme ou une autre : munitionnaires dans les usines d'armement ou directement engagées dans l'action. Souvent, elles en ont été les victimes directes. On songe aussi à l'importance primordiale qu'elles ont eu dans les armées russes ou

² Trompette P, Dufoulon S, Saglio J., (1998) « *La différence perdue. La féminisation de l'équipage du Montcalm* », 180p. Rapport pour le Centre d'Etudes en Sciences Sociales de la Défense (C2SD).

³ Ces travaux avaient un caractère pionnier dans la mesure où c'était la première fois que des chercheurs en sciences sociales étaient embarqués pour des séjours plus ou moins longs sur des navires de la marine nationale et pouvait observer directement les effets de la féminisation.

dans les mouvements de libération comme dans la Résistance pendant la Seconde Guerre mondiale. Encore plus près de nous, les femmes font partie intégrante des armées israéliennes ou libyennes. Elles sont souvent en tant que civiles les premières cibles et victimes des conflits armés, objets de viols collectifs programmés ou non, d'enlèvements, de massacres... Les exemples ne manquent pas, des plus singuliers, anecdotiques ou admirables ⁴, d'autres plus collectifs, remarquables ou effroyables. Les femmes ont toujours été concerné par les guerres, quelles que soient les cultures, les lieux et les moments de l'histoire. Alors oui, elles peuvent devenir mères, mais de là à ignorer que c'est un possible parmi d'autres... La guerre ne distingue pas les genres lorsque nécessité fait loi.

De même, l'argument avancé est-il inopérant quand il n'est pas déplacé. En effet, une telle représentation ne peut-être que le fait d'hommes ignorants de la nature des femmes et des réalités de la guerre à l'endroit des populations. Les femmes ne représentent pas un groupe homogène ayant « toutes vocation à être enceintes » comme me le disait un officier, certaines d'ailleurs ne souhaitent pas devenir mères. Leurs motivations et leurs parcours sont très différenciés de l'une à l'autre ou d'un groupe à l'autre, en cela rien ne les distingue des hommes.

Lorsque, malheureusement, les conflits armés éclatent, ces mêmes hommes pourront bombarder sur ordre des objectifs militaires et parfois civils sans considération des « dommages collatéraux », car les obus ne font pas de distinction de genre et de génération. Et pour ce qui est de donner la mort, là encore, les femmes n'ont rien à envier aux hommes ; l'histoire est là pour le faire savoir et les marionnettes que

⁴ Si les femmes ont toujours d'une manière ou d'une autre contribué à la guerre, on pourrait dater institutionnellement cet « effort » de la création du corps d'infirmières laïques des hôpitaux militaires en 1909. La loi du 11 juillet 1938 dite « Paul-Boncour » officialisera l'engagement féminin combattant dans les armées, qui sera encore plus effectif en 1940 à Londres par la constitution du corps féminin rattaché aux Forces françaises libres (<http://philippepoisson-hotmail.com/over-blog.com/article-33388112.html>).

nous avons interrogées sont unanimes pour affirmer qu'elles assumeraient leur devoir comme des hommes, car elles ont signé en conscience en envisageant cette éventualité. Et lorsqu'on leur dit que « les femmes pleurent à la guerre », elles sont promptes à vous rappeler que les hommes aussi et que nul ne sait comment il réagira au feu, les entraînements quotidiens étant là pour parer à l'incertitude des comportements en action.

On invoquera alors, dans le cadre d'un fonctionnalisme primaire, la fameuse « mobilité » liée à la division sexuelle du travail social, vision désuète s'il en est. Là encore, c'est oublier que dans l'histoire, les femmes ont souvent réalisé au quotidien des travaux difficiles effectués traditionnellement par les hommes, des champs à l'usine. Elles ont aussi suppléé à l'absence des hommes tant dans les tâches domestiques que professionnelles lorsque ceux-ci étaient à la guerre ou en déplacement. Depuis les années 1970, époque de la montée en puissance des idéologies féministes et de la séparation des usages du corps entre sexualité et procréation, les femmes sont devenues plus libres de leurs mouvements et de leurs choix de carrières ou de grossesses.

On pourra toujours discuter des lieux ou des parcours masculins héroïco-initiatiques d'acquisition des honneurs à la guerre comme dans les trajectoires sociales dont les femmes sont traditionnellement absentes et là, peut-être, établira-t-on des différenciations d'accès et de fréquentation entre les genres dans les corps militaires prestigieux, souvent les plus traditionnels et opérationnels. Cette concurrence dans l'ordre culturel et mythologique guerrier, ou sur des segments particuliers des marchés du travail militaire, n'enlève rien au fait que le couple femme et guerre relève de la banale platitude.

On comprend bien alors, que les différents arguments psychophysiologique ou éthico-culturels, bien que légitimes dans certains registres de représentations masculines, sont insuffisants pour justifier les réticences de certains quant aux potentialités des femmes à être de parfaits soldats, ou ici marionnettes, remplissant leur devoir militaire.

Environnement militaire et genre

[Retour à la table des matières](#)

Les espaces sociaux privés et publics sont des lieux investis par les acteurs. Les navires de guerre n'échappent pas à cette règle. Les activités domestiques et professionnelles subissent les mêmes logiques. Prenons des exemples communs : dans l'espace domestique familial, on a pu assigner les femmes à la cuisine, les hommes au bricolage dans le garage ; dans les espaces professionnels, les premières seraient affectées aux métiers du secrétariat, de la réception et du social, des positions d'écoute et de réconfort, tandis que les seconds seraient davantage en position de responsabilité et d'action.

Des navires de guerre tels que le *Montcalm* ou le *Georges Leygues* sont des espaces institutionnels qui n'appartiennent à aucun genre en propre. Le découpage en territoires spécifiques de vie et de travail y est fonctionnel, établissant des règles de circulation et d'usage strict pour les différents membres d'équipages. Certains de ces lieux, tels que les carrés ou les postes de vie, sont reliés au statut (officier, officier-marinier-supérieur, officier-marinier ou équipage), d'autres sont propres au travail réalisé, aux spécialités (cuisines, central opération, transmissions, quartier des aéronavals...), tandis que d'autres encore sont liés à la génération et au statut (cafétéria et matelot). La coursive centrale et quelques autres espaces sont indifférenciés soit parce que tout le monde les parcourt, soit parce que plusieurs spécialités y travaillent ensemble, comme la passerelle. Aucun lieu n'est masculin ou féminin a priori. L'espace du navire est réglementé et bureaucratisé afin que la vie et le travail à bord s'y organisent de la manière la plus fonctionnelle possible : division du travail et taylorisation des tâches, séparation des statuts, séparation des lieux de travail et de vie par statut et génération, tout ce qui relève d'un système de règles professionnelles concoctées au cours du temps et rédigées dans l'arrêté 140.

L'espace où la règle bureaucratique s'exprime le plus fortement, c'est bien le navire, qui est un objet neutre et uniforme par excellence. D'ailleurs, les marins n'ont pas vraiment le temps de se l'approprier totalement, dans la mesure où, au cours de leur carrière, ils n'y séjournent en moyenne que deux ans voire deux ans et demi ⁵. Face à la variété des situations et des hommes, la marine nationale, mais aussi toutes les institutions publiques (santé, éducation...), répondent par la mobilité des hommes, la neutralité et l'impossibilité d'appropriation du lieu par une catégorie ou une autre telle que nous l'écrivions dans un précédent rapport : « Dès lors, il nous semble plus pertinent de considérer que, face à ce système d'attentes des individus, la réponse de l'institution militaire est structurée par le fait que c'est une bureaucratie. L'institution énonce des règles impersonnelles et fondées sur des critères "objectivables" de telle façon que ce soit aux individus qu'il appartient de se positionner dans l'espace social défini par le jeu de ces critères ⁶. » C'est en ce sens que les marins nous rapportaient l'adage qui définit la relation de l'équipage au bâtiment : « On donne un équipage à un navire et pas le contraire. »

Autres espaces, autres temps, les relations de la mer à la terre. Être marin, c'est aussi se construire dans cet entre-deux, naviguer entre hommes : une division symbolique des espaces et du temps. Si l'espace et les temporalités des marins se jouent essentiellement sur le navire, il est des temporalités plus longues et des espaces plus vastes qui régissent le voyage ⁷. La mer serait le lieu d'expression des hommes et la terre celui des femmes, mais pas de n'importe quelles femmes, celles de marins, déesses Hestia du foyer adulées par leurs guerriers de compagnons admiratifs devant leur courage comme ils

⁵ Voir S. Dufoulon, P. Trompette, J. Saglio., *La Mémoire de la mer. Mobilisation des hommes et capitalisation des savoirs*, Rapport pour le Centre d'études en sciences sociales de la défense, 1997.

⁶ Saglio J., Trompette P., Dufoulon S., « Relations d'emploi et organisation : le travail sur un bateau de guerre », in *Les Champs de Mars*, (C2SD), Paris, La Documentation Française, 1996. pp 97-129.

⁷ S. Dufoulon, « Culture marine et temporalités sociales », *Ethnologie française*, 3. 2000.

nous le répètent inlassablement : celui d'être seule face à des responsabilités qui apparaissent aux hommes bien plus grandes que celles de veiller sur la nation et de lui sacrifier éventuellement leur vie, celles de la veille du foyer, le lieu d'enracinement familial dans le réel et non dans le mythe du voyage.

Là encore, il ne s'agit pas d'un découpage de l'espace entre deux grands principes affectant indifféremment tous les hommes et toutes les femmes, mais seulement les marins-militaires et leurs compagnes, car, au fond, il s'agit bien d'une Odyssée, celles d'hommes renouvelant un voyage héroïco-initiatique et de femmes qui « font tapisserie ». Les uns seraient dans l'action, le danger, dégagés de toutes contingences extérieures au métier et aux honneurs, les autres dans le quotidien bien plus effrayant des tracasseries quotidiennes, des enfants et des « emmerdements ». Quant aux autres femmes, toutes les femmes, leur place reste toujours à redéfinir, y compris à bord, et particulièrement si les temps changent. Car ces marinettes, si elles ne font pas encore partie de l'histoire des navires et des personnels embarqués, si elles n'appartiennent à aucun des espaces symboliques du bord, vont pouvoir imprimer leur passage ; l'espace du navire est marqué de signifiants qui échappent au genre ou qui les mélangent tous.

Compétition professionnelle

[Retour à la table des matières](#)

Notre étude montre que les femmes engagées dans la marine avaient, à quelques détails près, les mêmes motivations que leurs collègues masculins : voyages, aventure, promotion sociale, formation, sécurité de l'emploi, attraction de la marine... Elles avaient cependant fait un vrai choix, celui de travailler dans un milieu d'hommes et d'embarquer. Elles ont vécu les mêmes formations, dans les mêmes écoles, afin d'accéder aux différents ports d'entrée des marchés du travail militaire. Elles ont également suivi les mêmes progressions de

carrières par l'ancienneté et les concours internes. Or, en arrivant sur le navire, elles ont dû faire la preuve de leur professionnalisme alors que, pour les hommes, c'était chose acquise. Faire la preuve par l'épreuve : une situation récurrente pour les femmes qui intègrent un milieu d'hommes, peut-être plus encore sur un navire de guerre. Supporter les regards faussement indifférents ou inquisiteurs de leurs collègues masculins ; rester à son poste quel que soit le temps et la taille des vagues, même malades, alors que d'autres se font « porter pâles », supprimer tout trait de féminité et se fondre dans l'uniformité encore plus que les hommes, se faire petite ou absente dans les carrés le soir après vingt-deux heures lorsque les conversations deviennent plus viriles...

Aujourd'hui, elles font pleinement partie du bord, acceptées par la quasi-totalité des marins, tous élevés dans la mixité : question de génération. Bien entendu, tous n'apprécient pas que les femmes soient présentes à bord et compétentes, même si, pour tous, ce sont des faits établis. Certains posent alors la différence de genre sur le plan de la compétition professionnelle et sur les privilèges que pourraient recevoir les marinettes : choisir d'embarquer ou non, se faire débarquer en cas de grossesse, obtenir de meilleures notes en jouant de la séduction, voler la place des hommes à bord... Aucun de ces arguments ne tient devant l'analyse telle que nous l'avons montré dans nos travaux : jamais une femme embarquée n'a été enceinte à court et à moyen terme, et toutes sont trop exigeantes avec elles-mêmes, à l'image des pionnières qui les ont précédés à bord dès le début de la féminisation, pour accepter des faveurs dans leur promotion ; toutes se satisfont du quota de 10% de femmes embarquées à tous les grades et ne souhaitent pas que la féminisation s'intensifie. On peut voir là leur volonté d'exercer un métier d'homme, comme les hommes, sans traitement de faveur et, dans le même temps, de profiter d'une posi-

tion minoritaire à bord qui leur confère une certaine forme d'honneur, celui qui se conquiert de haute lutte ⁸.

À entendre ces femmes raconter leur arrivée à bord les premières fois, ainsi que les conseils prodigués par les anciennes afin de gommer leur féminité, de ne montrer aucune faiblesse au travail, ou de « tenir la distance » dans les relations avec leurs collègues et à leur poste de travail, on peut dire qu'elles ont « fait leur trou » comme on prend une citadelle, avec courage et pugnacité. Depuis, la présence des femmes à bord s'est banalisée.

Revenons un instant sur cette soi-disant compétition professionnelle. L'évolution des carrières dans la marine va dans le sens d'un raccourcissement des périodes d'engagement. Si les hommes s'imaginent encore souvent faire une longue carrière et peuvent être dépités lorsque leur contrat n'est pas renouvelé ⁹, les marinettes, elles, se voient très bien ne servir que quelques années puis se reconvertir et fonder une famille. Dans ce sens, on peut affirmer que le recours aux femmes comme personnel navigant n'est pas seulement une stratégie malthusienne opportuniste de la marine nationale, mais c'est aussi un signe des temps, une évolution : pouvoir choisir des personnels mieux adaptés à la longueur des carrières et prêts à vivre plusieurs fonctions au cours d'un engagement ou dans un parcours professionnel.

On peut ajouter que la féminisation telle qu'elle a été mise en place répond à un changement structurel de la société, puisque les politiques ont précipité les décisions des militaires qui ont appliqué cette politique. « Les "règles du jeu", telles qu'énoncées par le pacha, porte-parole de l'institution, à l'équipage masculin étaient claires : il s'agissait d'un fait établi avec lequel il faudrait désormais négocier et composer nécessairement. Le commandement a donc joué de son autorité pour im-

⁸ J. Pitt-Rivers, *Anthropologie de l'honneur. La mésaventure de Sicheu*, Paris, Le Sycomore, 1983.

⁹ S. Dufoulon, P. Trompette, J. Saglio, *L'Influence des métiers et des cultures professionnelles militaires sur les stratégies de reconversion : deux études de cas*, Rapport pour le Centre d'études en sciences sociales de la Défense, 1998.

poser un changement qui apparaîtrait à tous comme non négociable, sinon dans sa mise en œuvre et son aménagement, au moins dans son aboutissement. Pour les marins du *Montcalm*, il était un fait acquis que les femmes constituaient désormais une catégorie à part entière de l'équipage, et il était donc préférable pour tous que la cohabitation se passât le mieux possible. On assiste ici à un mode de régulation de l'innovation sociale relativement spécifique à l'institution militaire. [...] Dans la mesure où il n'existait aucune voie légitime pour choix que de jouer le jeu. L'expérience de la féminisation allait ainsi se dérouler dans l'ordre de l'apprentissage et de l'acculturation, non dans celui de l'expérimentation. En imposant la confrontation à une catégorie d'individus pour une large part étrangère aux formes de socialisation traditionnelle, la féminisation constituait un moment d'apprentissage collectif, c'est-à-dire un moment d'invention de nouvelles régulations, notamment dans l'ordre de la sociabilité de vie et de travail au quotidien. On peut donc clairement identifier une première période de la féminisation comme celle qui ouvre à un temps d'apprentissage collectif ¹⁰. »

Nous ne prétendons pas que la féminisation a rencontré l'assentiment de tous immédiatement, des officiers jusqu'aux hommes d'équipage, mais l'avantage de l'armée c'est qu'elle ne leur a pas laissé le choix : chacun était libre de penser ce qu'il voulait, mais tous se devaient de contribuer à la réussite de l'opération, peut-être la plus sensible de l'histoire du *Montcalm*. « L'adhésion aux objectifs est requise autant que la compétence technique, mais sans que la forme symbolique dans laquelle on doit penser cette adhésion ne soit imposée puisqu'elle peut rester plurielle. Et la bureaucratie est alors, comme le pensait à juste titre Max Weber, le mode d'exercice de l'autorité le plus compatible avec la démocratie. Institution totale ¹¹ pour des raisons prati-

¹⁰ P. Trompette, J. Saglio, S. Dufoulon, « *La différence perdue. La féminisation de l'équipage du Montcalm* », *op cit.*

¹¹ Concept emprunté à E. Goffman, *Asiles. Études sur la condition sociale des malades mentaux*, Paris, Éditions de Minuit, 1968.

ques, bureaucratie pour des raisons politiques, c'est dans cet espace de compromis institutionnel que l'on peut penser l'institution ¹². »

Ambiance de terrain

[Retour à la table des matières](#)

Lorsque nous sommes arrivés, mes collègues et moi, sur le *Montcalm*, nous avons été surpris de voir ces femmes en uniforme vaquer à leurs occupations professionnelles avec sérieux et aisance. Dans les carrés et dans les locaux de travail, l'ambiance était différente de celle que nous avons connue sur le *Georges Leygues*. Il nous a fallu naviguer avec cet équipage mixte pour comprendre à quoi tenait cette différence. Les aspects rugueux d'un équipage masculin s'étaient arrondis, et les membres de l'équipage étaient d'une manière générale plus détendus sans que cela ne remette en question le professionnalisme avec lequel ils effectuaient la mission. Les hommes étaient certainement plus attentifs à leur vocabulaire, plus civil et courtois. Leur attitude, tant dans le port de l'uniforme que dans la présentation d'eux-mêmes, était plus correcte. Par exemple, ils ne se permettaient pas de sortir des douches avec une serviette autour des reins comme nous l'avons vu ailleurs, ils étaient rasés pour ceux qui ne portaient pas la barbe et s'adressaient aux marinettes avec bienveillance, mais sans complaisance.

Ces observations furent confirmées au cours des entretiens que nous avons effectués et la plupart des marins nous ont confié qu'après avoir navigué sur différents types de navires, ils se sentaient très bien sur ce bateau où la présence de femmes-militaires apportait une touche différente dans la manière d'exécuter leur travail. L'altérité introduite par les femmes à bord organisait de la variété dans l'uniformité du quotidien. Tous les marins, sans exception, nous ont fait

¹² J. Saglio, P. Trompette, S. Dufoulon, « Relations d'emploi et organisation : le travail sur un bateau de guerre », *op. cit.*.

part de la grande qualité des compétences professionnelles de leurs consœurs. Nous avons observé qu'aucune d'elles ne jouait sur une attitude de séduction qui aurait pu leur rapporter quelques compliments, encouragements ou faveur de la part de leur supérieur, ou de l'aide dans l'exécution d'une tâche de la part d'un collègue. Chacune s'efforçait de faire son travail avec le souci de l'excellence. Les marinettes, de toute évidence, avaient mis leur féminité de côté avec intelligence. Un petit plus qui fait la différence. Mais le marin reste un peu archaïque et macho ; il veut bien évoluer à condition que le changement n'aille pas trop vite et ne menace pas ses référents identitaires.

Dans les carrés, là encore, les moments de détente collective se nouaient dans la bonne humeur et le respect de l'autre, même dans les plaisanteries. Les jeux de société et les conversations allaient bon train, les blagues et les anecdotes également, les rires fusaient et la camaraderie était réelle, mais au cours de nos voyages nous n'avons jamais ni ressenti ni observé la moindre vulgarité d'un marin ou d'une marquette à l'endroit de l'autre sexe. « Moi je sais que ça m'arrive de discuter de ma famille, de mes enfants avec des filles, chose que je ne ferais pas forcément beaucoup avec des gars. Je ne vais pas dire qu'on parle chiffons, mais on parle d'autres choses que de foot et de cul ¹³! »

Lors des escales, les femmes renouaient avec leur féminité avec plaisir, et il nous a même été parfois difficile de reconnaître à terre ces jeunes femmes qui, quelques instants plus tôt, portaient l'uniforme sans maquillage et les cheveux attachés. Comme sur les navires à équipage uniquement masculin, marins et marinettes se retrouvaient à terre par spécialité ou par groupe de même âge ou de même grade. Les marins avaient une attitude bienveillante et protectrice, quelque peu paternaliste avec leurs camarades féminins, ce qui nous a fait penser que l'équipage s'était lissé et que chacun agissait dans un but collectif en respectant les différences.

¹³ Entretien collectif avec des marins à propos des changements au carré liés à l'arrivée des femmes.

Avec le recul, demeure de cette expérience le sentiment d'une organisation de travail dans laquelle il fait bon servir. Pourtant, si la présence des femmes sur le navire est réelle, au quotidien les changements par rapport à un navire à équipage masculin de même type ne sont pas manifestes, de simples touches ça et là qui montrent que la tradition bouge, se négocie et s'aménage.

Depuis bien avant la Révolution française et [Olympe de Gouges](#), la lutte pour l'égalité et la reconnaissance de leurs droits civiques ont toujours été au cœur des combats des femmes de toutes conditions. Ceux-ci se sont également déployés sur les terrains du droit et de l'égalité au travail ¹⁴, notamment avec l'arrivée massive des femmes sur les marchés du travail dans les années 1970. Tous les secteurs de la société ont été concernés, bien que certains se soient ouverts plus difficilement aux femmes en raison de leur fort marquage symbolique et identitaire masculin. L'armée et les métiers des armes furent de ceux-là. Dans les années 1980, la marine mettait en place une féminisation effective de ses personnels à terre. Par la suite, la politique de « féminisation sous contrainte » ¹⁵ des navires de combat, comme nous l'avons appelée, a été mise en œuvre sous la pression des politiques sans que celle-ci n'occasionne un bouleversement fondamental d'un monde de marins-militaires navigants entre hommes. Il fut décidé d'autoriser l'embarquement des femmes à la mer à tous les grades pour un quota n'excédant pas 10% de la masse totale de l'équipage, sur des bateaux choisis et après aménagement de quartiers féminins spécifiques.

Être marin de la marine nationale, c'est accepter des dimensions identitaires structurantes particulières, qui répondent à des situations, à des temporalités et à des espaces précis. Ainsi, pour faire le portrait d'un marin-militaire, on peut grossièrement affirmer qu'il

¹⁴ Voir les travaux d'Élisabeth Maruani et la revue spécialisée *Travail, genre et sociétés*.

¹⁵ Voir P. Trompette, J. Saglio, S. Dufoulon, « La différence perdue. La féminisation de l'équipage du Montcalm », op cit.

s'agit d'« un homme navigant avec d'autres hommes », d'un technicien et d'un militaire. Ces aspects identitaires peuvent être mobilisés alternativement ou tous ensemble selon les circonstances. L'arrivée des femmes à bord a été précédé de fantasmes variés et de résistances chez les marins, mais bien plus encore chez ceux et celles qui voyaient dans ce changement une menace soit pour leur lien conjugal, soit pour leur avancement, soit pour la réussite de la mission « guerrière » de l'équipage. Après une période d'acculturation et d'apprentissage collectif, chacun a su négocier sa place à bord et travailler de concert.

Le succès de la féminisation des navires est multifactoriel. Tout d'abord, le changement a été initié « du haut » : l'état-major de la marine a décidé d'une féminisation partielle non négociable par les équipages avec la ferme volonté que le succès soit au bout. Des officiers supérieurs aux matelots, chacun a contribué « sur ordre » à l'installation des femmes à bord. Et celles-ci ont su adapter leur attitude et leurs comportements à l'espace du navire, ce lieu étranger au personnel féminin. Le navire lui-même, comme on l'a montré, est un prolongement d'une organisation bureaucratique impersonnelle n'acceptant pas l'appropriation de son objet par une catégorie du personnel aux dépens des autres : les hommes passent, mais le navire reste... En ce sens, les femmes ont pu se faire une place à bord, car c'est le propre de la bureaucratie, comme l'écrit Max Weber, que d'accepter la pluralité des provenances ainsi que la diversité des traits de culturel et de genre. L'organisation de l'accueil et de l'amatelage a fonctionné avec la même efficacité pour les marinettes et pour les marins ¹⁶. L'équipage s'est « lissé à la mer » au cours des exercices et dans le travail quotidien : les différences se sont estompées au profit de la professionnalité. Enfin, la « mission », qui reste le principe supérieur et la raison majeure d'être à bord, structure les dimensions identitaires militaires des marins en unissant les personnels dans les mêmes motivations.

¹⁶ Voir S. Dufoulon, P. Trompette, J. Saglio, *La Mémoire de la mer. Mobilisation des hommes et capitalisation des savoirs*, op cit.

Si l'une des dimensions identitaires des marins, « des hommes navigants entre hommes », s'est affaiblie, il n'en reste pas moins que les femmes ont parfaitement épousé les autres facettes identitaires, et cela sans complaisance : technicienne et guerrière. Aucun des deux sexes n'a eu à se compromettre dans son identité pour pouvoir travailler ensemble, et vivre cette situation d'altérité au mieux des intérêts de chacun et de l'institution : les hommes ne sont pas devenus des femmes, les femmes ne se sont pas muées en hommes, et le navire n'est pas devenu le lupanar que certains, surtout étrangers à la vie du bord, imaginaient.

Les espaces de la mer et de la terre, dans une relation d'opposition structurale et marquée par des référents genrés forts, ne concernent que les femmes de marins et non les marinettes ; en choisissant d'effectuer « un métier d'homme dans un univers d'hommes », ces dernières n'ont pas réellement modifié cette relation à ces espaces sémantiques.

Fort du succès de cette féminisation contrôlée et régulée, on peut aujourd'hui supposer que l'expérience, dans la marine et, au-delà, dans les forces armées, prendra d'autres directions qu'un « saupoudrage savant » de quelques femmes ça et là. Aux dernières nouvelles, il semble que ce soit le cas.

Résumé

[Retour à la table des matières](#)

Cet article montre comment la féminisation des navires de combat a été initiée par la marine nationale. L'annonce de l'arrivée de femmes à bord de la frégate Montcalm avait été perçue comme l'introduction d'éléments perturbateurs forts dans ce monde d'hommes marins et militaires. Il n'en fut rien, la féminisation du Montcalm a naturellement induit des changements perceptibles dans les modes de vivre et de travail à bord mais pas forcément là où ils étaient attendus. Au fond, à

la question de la féminisation, les marins répondent par l'uniformisation des pratiques : « Il n'y a pas de femmes à bord, que des marins ! »

Mots clés : sociologie militaire ; sociologie du travail ; Marine nationale ; navire de guerre ; Féminisation ; Genre

Bio-bibliographie

[Retour à la table des matières](#)

Serge Dufoulon est Professeur des universités, directeur du département de sociologie de l'Université Pierre Mendès-France, Grenoble II.

Membre du Laboratoire EMC²-LSG (EA 1967) et de l'Institut d'Etudes Européennes et Internationales de Reims ainsi qu'expert auprès de l'AERES.

Dufoulon S, (1998) *Les gars de la marine. Ethnologie d'un navire de guerre*, Paris, éd. A-M Métailié

Dufoulon S, (2005) « L'armée comme lieu de promotion sociale ? Le cas des nouvelles catégories d'officiers issus des filières universitaires. » in Gresles F., *Sociologie du milieu militaire*, Paris l'Harmattan,.

Dufoulon S, (2000) « Culture marine et Temporalités sociales », *Ethnologie Française*, 3. pp. 473-485.

Saglio J, Trompette P, Dufoulon S., (1999), « Marins et sociologues à bord du Georges Leygues : interactions de recherche », *Sociologie du Travail*, n°1 vol 41, janv-mars. 5-23.

Trompette P, Dufoulon S, Saglio J., (1999), « Métiers militaires et identité féminine », in *Les Champs de Mars*, (C2SD), Paris, La Documentation Française, n°5, 1er semestre, 5-31.

Dufoulon S, Saglio J, Pascale Trompette, « Marins et sociologues à bord du Georges Leygues, interactions de recherche. » (1999) *Sociologie du travail*, Vol. 41, no 1, janvier-mars 1999, pp. 5-22.

Trompette P, Dufoulon S, Saglio J., (1998) « *La différence perdue. La féminisation de l'équipage du Montcalm* », 180p. Rapport pour le Centre d'Etudes en Sciences Sociales de la Défense (C2SD).

Dufoulon S, Trompette P, Saglio J., (1998) « *L'influence des métiers et des cultures professionnelles militaires sur les stratégies de reconversion : deux études de cas* ». Rapport pour le Centre d'Etudes en Sciences Sociales de la Défense (C2SD).

Dufoulon S, Trompette P, Saglio J., (1997) « *La mémoire de la mer. Mobilisation des hommes et capitalisation des savoirs* ». 83p. Rapport pour le Centre d'Etudes en Sciences Sociales de la Défense.

Saglio J., Trompette P., Dufoulon S., (1996) « Relations d'emploi et organisation : le travail sur un bateau de guerre », in *Les Champs de Mars*, (C2SD), Paris, La Documentation Française. 97-129.

Saglio J, Trompette P, Dufoulon S., (1995) « *Les marins du Georges Leygues. Analyse sociologique du fonctionnement d'un bâtiment de combat* », Rapport pour la DRET-CNRS. 301p

Fin du texte