

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations*

PDF complet – 979-10-231-1419-5



revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Travail et travailleurs maritimes

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII^e siècle à la fin du XX^e. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI^e siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII^e siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (xvi^e-xix^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux xvi^e-xix^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviii^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xix^e siècle) [n° 17]

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)

Martine Acerra (dir.)

LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES

(XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

À LA MER COMME AU CIEL

Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine (1700-1850)

Prix de l'Académie de Marine, 2000

Grand prix de la mer décerné par l'Association

des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I^{er}

Max Guéroul & Bernard Liou

LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE

Renée Burllet

SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT

Christian Buchet (dir.)

LA PUISSANCE MARITIME

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)

Robert Larin

LES MESSAGERIES MARITIMES

L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE

DU XVIII^e SIÈCLE À NOS JOURS

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ

Une concession française en Égypte (1888-1956)

Caroline Piquet

NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX

De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES HUGUENOTS ET L'ATLANTIQUE

Pour Dieu, la Cause ou les Affaires

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.)

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

ET LA MONDIALISATION AU XIX^e SIÈCLE

Bruno Marnot

LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne

De Concarneau à la Corogne (xv^e-xix^e)

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

(1763-1783)

I - L'instrument naval

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES

DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN

Genèse et préambule (1798-1800)

Michel Jangoux

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Depuis le début de 2006, la Revue d'histoire maritime paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle).

Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.

Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations**



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

- Éditorial – 979-10-231-1420-1
- Introduction – 979-10-231-1421-8
- I-1 Welke – 979-10-231-1422-5
- I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2
- I-1 Delente – 979-10-231-1424-9
- I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6
- I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3
- I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0
- I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7
- I-3 Margain – 979-10-231-1429-4
- I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0
- I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7
- II Doctorants – 979-10-231-1432-4
- III Motte – 979-10-231-1433-1
- III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8
- IV Chronique – 979-10-231-1435-5
- V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

I

DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII^e-XX^e SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX ^e siècle	
Ulrich Welke	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX ^e siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore	161

IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

II

NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII ^e siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII ^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i>	349

IV
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII ^e -mi-XIX ^e siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert	387
--	-----

V
COMPTES RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i>	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i>	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i>	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i>	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 »	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)</i>	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)</i>	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i>	413

ÉDITORIAL

Dès sa refondation, la *Revue d'histoire maritime* a défini parmi ses principes fondamentaux de publication l'ouverture sur des champs de recherche nouveaux. Cet objectif est tout particulièrement atteint dans le présent numéro, qui est le dix-huitième de notre revue.

En premier lieu, à l'initiative de John Barzman et de Jean-Louis Lenhof, et sous leur direction, le dossier central de ce volume est consacré, pour reprendre les termes de leur présentation, que l'on trouvera ci-après, à « un champ scientifique qui se situe à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime ». Un ensemble de dix contributions a en effet été réuni autour d'un thème intitulé : « Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations », et de trois directions. La première examine de quelle manière le développement de l'usage des machines à vapeur a transformé le travail en mer. La nouveauté des propos est accrue par la présence du texte d'Ulrich Welke qui apporte sur cette question un regard germanique, peu représenté dans les publications françaises ; la contribution de Constance Margain, dont il sera question plus loin, vient la redoubler. On verra d'ailleurs, grâce à Thierry Dubost, que ce développement de la vapeur a modifié le regard porté sur les travailleurs en mer. L'étude des stewardesses du *Titanic* et celle des officiers de la Transatlantique durant les Trente Glorieuses complètent ce premier thème.

Le deuxième est consacré aux conditions de travail et à la protection sociale. Trois angles principaux ont été retenus. L'un concerne la santé en mer à l'époque de la marine à voile (André Zysberg). Un autre s'attache aux droits sociaux des marins en mer à partir de leurs salaires et de leurs conditions de travail, celles-ci étant en particulier examinées sous un angle critique à propos des pavillons de complaisance entre 1948 et 1974. Le troisième, qui ouvre des perspectives totalement nouvelles pour les lecteurs français, se préoccupe, grâce à Richard Gorski, de la manière dont ont évolué « les plans d'épargne et de pensions pour les marins du commerce au Royaume-Uni de 1747 à 1931 », le but étant d'assurer à ces travailleurs tout à fait spécifiques – ce qui n'a pas manqué de créer des problèmes considérables – une fin de vie convenable. Il s'agit d'un domaine d'autant plus intéressant que l'on sait à quel point ce fut aussi une préoccupation des marines de guerre à partir de ce que mirent en place Français et Anglais dès la seconde moitié du xvii^e siècle.

Encore faut-il, et c'est l'objet de notre troisième regroupement, savoir ce qu'est un marin, et quelle est son identité en lien avec son métier. C'est ce qu'analyse Constance Margain pour l'Allemagne durant l'entre-deux-guerres, son très riche texte étant évidemment marqué par la particularité de cette période puisqu'une partie de la période choisie a été celle de l'Allemagne nazie. Pour sa part, Olivier Lévy-Dumoulin s'intéresse de manière plus concrète au métier de marin en étudiant les documentaires cinématographiques britanniques consacrés aux activités halieutiques britanniques des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale, cependant que Thierry Dubost aborde la question de la représentation du travail du marin en mer à l'âge de la vapeur à travers une célèbre pièce d'Eugene O'Neill, *The Hairy Ape*.

8

Ce dossier est suivi, comme nous le faisons chaque année dans un de nos deux numéros, par la présentation par plusieurs doctorants des travaux en cours qu'ils consacrent à l'histoire maritime, présentation que complète la position de thèse qui fait suite à la soutenance récente de celle de Jean-Sébastien Guibert, laquelle étudie les naufrages survenus à la Guadeloupe de la fin du XVII^e au milieu du XIX^e siècle. La diversité et la nouveauté de ces contributions intéresseront nos lecteurs. Deux d'entre elles – les capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII^e siècle, le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM – venant compléter le dossier principal sur le travail en mer. Il faut souligner la grande nouveauté du texte consacré au commerce du vin en Aquitaine au XVIII^e siècle, la thèse venant au demeurant d'être soutenue à l'université de Bretagne Sud, et de celui qui aborde l'identité culturelle d'un port à propos de l'exemple de Livourne. Neuve également est l'idée d'étudier, à partir du cas de Dieppe, dans un long XVIII^e siècle, « le monde de la pêche comme situation de ressources communes ». Les prestations des doctorants en histoire maritime à l'occasion de l'assemblée générale annuelle du GIS d'histoire maritime deviennent ainsi, de manière régulière, une part importante de notre revue, et contribuent fortement à la nouveauté de son contenu.

Celle-ci est accrue de manière exceptionnelle au cours de ce numéro par les deux articles de *varia*. Celui d'Edwige Motte nous révèle, à partir de l'exemple breton, comment peintres et graveurs permettent de comprendre l'évolution du littoral ; il s'agit également d'une thèse de doctorat en cours. Pour leur part, Laurent Lescop et les membres du laboratoire GERSA de l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes, nous montrent comment la constitution d'archives numériques en ligne permet à la fois de conserver de manière exhaustive les bateaux classés monuments historiques et contribue aux travaux de maintenance et de restauration dont ils doivent être l'objet. Il s'agit d'une

véritable conservation du patrimoine à laquelle on ne pouvait même pas songer il y a encore peu d'années.

Les nombreux comptes rendus que l'on trouvera dans ce volume, complètent son rôle d'information sur l'histoire maritime en train de se construire et de s'écrire.

Jean-Pierre Poussou

I. DOSSIER

**Travail et travailleurs maritimes,
xviii^e-xx^e siècle :
du métier aux représentations**

INTRODUCTION

John Barzman

Professeur d'histoire contemporaine à l'université du Havre, directeur du CIRTAI, composante de l'UMR 6266 (CNRS / universités de Rouen, du Havre et de Caen)

Jean-Louis Lenhof

Maître de conférences en histoire contemporaine, directeur du Centre de recherche d'histoire quantitative, UMR 6583 (CNRS / université de Caen Basse-Normandie)

L'ensemble de textes présenté ici relève d'un champ scientifique qui se situe à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. « Les travailleurs de la mer » aurait pu convenir comme titre de ce numéro si l'ouvrage de Victor Hugo ne s'attachait à décrire l'environnement maritime plus que l'ouvrage des hommes.

Le travail est, à l'heure actuelle, une des thématiques jugées prioritaires par les responsables des sciences humaines et sociales au CNRS ; c'est à juste titre, car il s'agit là d'un champ de recherche fécond, à l'articulation entre l'économique et le social, entre le matériel et l'humain. Cela étant, l'histoire du travail a longtemps souffert, en France du moins, d'être parfois réduite à une histoire « ouvrière » qui, malgré ses travaux factuels, était la servante de l'histoire, militante, du mouvement ouvrier. Elle suivait en cela certaines dérives des histoires nationales écrites pour justifier les revendications non moins nationales. Elle s'est aujourd'hui émancipée, construisant son objet, s'ouvrant de manière nuancée à l'étude des groupes professionnels, à l'analyse des rapports entre hommes et techniques, à l'enquête sur les cultures du travail manuel, etc. – sans jamais oublier néanmoins que le travail est un facteur de production, spécialement capitaliste, donc qu'il s'insère dans un ensemble de rapports de force.

L'histoire maritime, quant à elle, est encore, en France, un domaine scientifique assez neuf, en tout cas pour ce qui est de l'époque contemporaine, et plus particulièrement pour ce qui relève des activités civiles et commerciales. L'histoire de la marine marchande depuis la fin du xviii^e siècle, quand elle parvenait à exister à l'ombre de l'histoire de la marine de guerre, s'est trop souvent réduite, dans ce qu'elle avait de meilleur, à des monographies de

grandes compagnies de navigation – monographies pour lesquelles les questions du personnel et de son travail n'étaient que secondes par rapport à l'approche entrepreneuriale. C'est d'autant plus regrettable que ces questions conduisent le chercheur au cœur de l'activité maritime proprement dite, à bord des navires, en mer, dans un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Une telle carence dans la recherche est d'autant plus étonnante que les sources sur le travail maritime sont d'une grande richesse, qu'elles soient privées ou publiques, comme le montrent les seuls rôles d'équipage, des documents résultant de la tutelle de l'État et qui sont sans réel équivalent dans les activités « terriennes ».

14

Fort heureusement, l'étude scientifique des équipages de la marine marchande à l'ère industrielle est en train, dans notre pays, depuis une dizaine d'années, de progresser à pas de géant, comme on pourra en juger à la lecture des textes réunis ici. Ces textes sont parfaitement représentatifs des apports de l'école normande en la matière. Les équipes caennaises et havraises, celles du CRHQ et du CIRTAI-IDEES, soutenues tant par leurs universités respectives que par le CNRS, fédérées au sein du pôle pluridisciplinaire « Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires » de la Maison de la recherche en sciences humaines de Caen, ont pris appui sur les ressources locales d'intérêt national que sont le Service historique de la Défense, département Marine, établissement de Cherbourg – détenteur des riches archives de l'Inscription maritime, et les archives de l'association French Lines, conservatrice des fonds des grandes compagnies de navigation à vapeur. Cependant, elles se placent sans ambiguïté dans la filiation des équipes britanniques et allemandes, nos devancières dans l'histoire du travail maritime, ici représentées par Richard Gorski de l'université de Hull, et par Ulrich Welke de l'université de Bremen. Du reste, on verra que les chercheurs normands sont ouverts à l'utilisation d'archives étrangères, anglo-saxonnes et germaniques, comme il se doit dans un domaine donnant accès au grand large.

Les textes qui suivent abordent la question du travail et des travailleurs maritimes du siècle des Lumières à nos jours, de la part d'opérateurs surtout européens ou nord-américains, sous trois angles différents. Le premier est celui des métiers, des spécialisations professionnelles, donc du travail proprement dit des marins, dans ses aspects techniques, organisationnels et sociaux. Il s'agit d'un angle d'attaque essentiel en matière d'histoire du travail, à plus forte raison en matière d'histoire du travail maritime : le chercheur qui le néglige se condamne à ne rien comprendre aux activités du passé, ici au sein des systèmes techniques et sociaux formés par les navires. Le choix a été fait, assez logiquement, de centrer l'attention sur la navigation à vapeur et aux moteurs diesel. Pour bien rendre compte des mutations enregistrées à l'époque industrielle, l'accent est

mis sur les nouveaux métiers, ceux de la « machine » mais aussi ceux du service hôtelier, car la mécanisation a d'abord concerné le transport de passagers, qu'elle a contribué à développer, le long de routes où s'est illustré un matériel nautique nouveau : le grand paquebot de ligne. Ce type de navire, à l'équipage nombreux, très diversifié et regroupé en services difficiles à articuler entre eux, a été un laboratoire tout autant en matière technique qu'en matière de gestion des ressources humaines.

La navigation commerciale à voile était déjà mondialisée et marquée du sceau d'un capitalisme aussi dynamique qu'innovant dans ses méthodes. Les équipages des voiliers, qui étaient rémunérés par les armateurs, même si les formes du salaire étaient variables, constituaient déjà, relativement au tonnage, quelques-unes des plus fortes concentrations de salariés à l'époque. Mais le personnel restait essentiellement composé de « gabiers » chargés de la manœuvre du gréement, dont le métier, spécifiquement maritime, se rattachait à une assez longue tradition. La machine à vapeur, à bord de navires sans cesse plus grands, a nécessité l'arrivée à bord de professions d'origine terrestre : mécaniciens, graisseurs, chauffeurs, soutiers – autant de métiers dont les conditions d'exercice, même en mer, n'avaient pas, de prime abord, grand-chose à voir avec les anciens métiers de la navigation. Le texte d'Ulrich Welke s'intéresse plus particulièrement aux personnels de la chauffe au charbon, soutiers et chauffeurs, dont le XIX^e siècle a été l'âge d'or. Ces personnels, qui se comptaient par centaines à bord des paquebots transocéaniques de la Belle Époque, méritent effectivement que l'historiographie universitaire s'intéresse à eux, pour bien comprendre ce que fut leur travail, tant du point de vue des gestes techniques et des savoir-faire que des problèmes de sa gestion par les armateurs et les autorités du bord. À juste raison, Ulrich Welke remarque que le recours à la machine à vapeur, et par conséquent aux chauffeurs employés à enfourner le combustible dans les chaudières, a participé à une intensification générale du travail maritime, destinée à diminuer les temps de traversée, donc à augmenter la rentabilité des navires, intensification qui a tout autant touché les équipages de la navigation à voile qui persistait dans le transport de marchandise. Le voilier avait déjà été une forme de machine articulant éléments matériels et savoir-faire humains ; il le reste au XIX^e siècle, tout en bénéficiant d'une utilisation plus performante de la main-d'œuvre. Le vapeur, lui, quoique mécanisé et recourant à une énergie fossile, ne peut fonctionner que par un fort recours à du travail manuel, celui des chauffeurs, précisément. Ulrich Welke décrit avec précision l'importance du savoir-faire de ces travailleurs chargés d'entretenir de manière optimale la pression de vapeur durant toute la traversée, sans discontinuité. Il montre les efforts consentis par les entreprises et l'encadrement du bord pour discipliner ce savoir-faire et en rationaliser l'usage, à des fins de profit. Mais les

chauffeurs ont résisté : ils ont construit une autonomie organisationnelle et socioprofessionnelle finalement apparentée à celle des matelots de la voile. Conscients de leur rôle essentiel dans la propulsion et dans le rendement des capitaux investis, s'appuyant sur les particularités techniques et spatiales des fonds du navire dans lesquels ils travaillaient, ils se sont armés d'une culture qui, malgré de multiples conflits, n'a pas été, en définitive, si nuisible que cela à la navigation commerciale. Il s'est agi d'une culture qui s'est revendiquée comme « maritime », tant, en mer, l'identité liée au milieu d'exercice a tendance, même à l'heure industrielle, à l'emporter sur une identité professionnelle éventuellement assimilable à celle des travailleurs « terriens ».

16

Travaillant à la propulsion du navire, donc au service de base fourni par les armateurs à leurs clients, les personnels de la machine ont été reconnus comme « marins », bien que n'ayant plus de contact direct avec l'élément océanique. Cela a été beaucoup plus difficile pour les personnels du « service général », ceux qui, à bord des paquebots, étaient chargés de la restauration, du couchage et des loisirs des passagers, et qui, au xx^e siècle, sont devenus les plus nombreux à bord. C'est à ces personnels que Justine Cousin s'intéresse, à travers le cas des stewardesses du fameux paquebot *Titanic*, dont tout le monde connaît le sort, en 1912. Cette étude est pionnière, car l'historiographie française s'est encore moins intéressée au service général qu'à la machine. Qui plus est, il s'agit de main-d'œuvre féminine, une nouveauté dans les activités maritimes, dont l'histoire peut-être reliée aux études sur le genre. Les stewardesses en question n'étaient certes pas nombreuses mais, en décrivant de manière fine les modalités de leur travail, leurs origines sociales et leur parcours professionnel, Justine Cousin montre toute l'ambiguïté de ces métiers d'hôtellerie exercés en mer, à bord d'un grand véhicule, au service de populations stratifiées. Elle éclaire tous les aspects d'un labeur domestique polyvalent, pour le moins harassant, enchaîné aux besoins de passagers d'autant plus exigeants qu'ils sont, comme l'équipage, prisonniers d'un espace clos et hiérarchisé. Cette pression du système économique sur la main-d'œuvre, exercée par l'intermédiaire de la clientèle, est d'une très grande modernité. Mais on retrouve aussi ici, avec ces stewardesses, la problématique de métiers d'origine terrestre qui, d'une certaine façon, s'affirment comme maritimes, en dépit ou à cause des impératifs capitalistes. Cela dit, lors du naufrage, les stewardesses, à qui par ailleurs tout vrai savoir-faire était dénié, ont été traitées plus comme des femmes que comme des membres de l'équipage : un déficit de professionnalisation qui a sauvé la vie à la plupart d'entre elles.

La mécanisation et le développement des services hôteliers à bord des paquebots n'a pas entraîné la disparition de tout équipage « pont », spécialisé dans la navigation proprement dite, car le navire à vapeur restait un navire.

Mais les effectifs de matelots ont fondu, et les tâches des subalternes du pont sont devenues secondaires. En revanche, le rôle des officiers, sur la passerelle, est resté, quoique plus routinier qu'à la voile, tout à fait essentiel, compte tenu du coût des navires et de l'ampleur des effectifs de passagers embarqués. D'ailleurs, de nouvelles tâches, plus commerciales, car liées à la présence de « fret humain », leur ont été imposées par les armateurs. Le prestige de ces officiers, marins d'exception, élite des gens de mer, a sans doute atteint un sommet dans la dernière phase de l'histoire des grands transatlantiques de ligne, toujours à vapeur, entre la fin de la seconde guerre mondiale et le milieu des années 1970. C'est en tout cas ce que montre Julien Delente en étudiant les officiers de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York au cours de cette période. Son texte s'intéresse à tous les officiers du bord, aussi bien les officiers de pont que les mécaniciens, responsables des machines, les commissaires, chargés du service général, et même les médecins. Cependant, il met l'accent sur les officiers de pont. Il étudie avec soin leur recrutement, leur parcours, leur rétribution, leur carrière dans la compagnie, leur état d'esprit. Il s'invite à bord des paquebots pour scruter l'exercice de leur métier, leur travail durant les traversées de l'Atlantique nord, pas toujours de tout repos : travail de navigation, mais aussi travail de supervision d'un organigramme devenu très complexe.

Le deuxième angle d'attaque de ce dossier est celui des conditions de travail, de la protection sociale, du syndicalisme et des luttes sociales. Dans cette seconde partie, les équipages de la marine marchande sont vus comme un tout, au-delà des différences de métier. La santé des équipages a longtemps été une question d'importance. C'est ce que rappelle André Zysberg pour les derniers temps de la voile seule, en s'intéressant à la vie et à l'œuvre du chirurgien navigant Mauran qui, au XVIII^e siècle, tira de son expérience professionnelle un livre de conseils destiné à lutter contre les maladies dont étaient victimes les marins du commerce. Ces maladies étaient dues tant à la longueur des traversées, au travail en plein air, à la mauvaise hygiène du bord, aux problèmes de conservation de la nourriture et à la dangerosité de certaines escales, qu'à l'indélicatesse des armateurs. Certes, la médecine de Mauran est encore une médecine qui se situe au seuil de la modernité, ne proposant guère d'avancées scientifiques, mais, outre que le livre nous renseigne sur les dangers auxquels étaient confrontés les marins, il explore beaucoup de pistes de bon sens en matière de prévention. Surtout, il fait montre d'une préoccupation remarquable au sujet de la ressource que représentaient les hommes de la marine marchande, y compris d'un point de vue patriotique.

Au XIX^e siècle, la révolution de la vapeur et celle de la rapidité en général ont fait passer au second plan les questions de santé. Le travail sous la ligne

de flottaison, spécialement devant les chaudières à l'époque du charbon, était certes physiquement très dur mais, dans l'ensemble, la maladie a cessé d'être le principal danger ; bien mieux : le travail maritime a de moins en moins été dominé par l'ombre de la mort à la tâche. Dès lors, d'autres questions se sont imposées, amenant une comparaison avec les conditions de travail à terre, d'autant plus qu'en dépit de la résistance de cultures professionnelles propres, les marins ont vu leur sort se rapprocher de celui des autres métiers.

18 La première question qui est venue, de ce point de vue, sur le devant de la scène, est celle des rémunérations et du niveau de vie, que Nicolas Cochard étudie à l'échelle d'une grande ville-port, celle du Havre au XIX^e siècle. Le terrain d'observation est bien choisi, car Le Havre, avant même la grande époque des paquebots transatlantiques à vapeur, était déjà un port très actif, tant au long cours qu'au cabotage ; de très nombreux navires y étaient armés, ce qui fournit autant de rôles d'équipage. Et, à l'ère industrielle, les armements havrais furent pionniers dans les nouvelles formes de navigation, tandis que la ville elle-même s'industrialisait. Les marins de l'endroit peuvent donc être comparés à tout un peuple de dockers, d'ouvriers métallurgistes et de travailleurs de diverses branches. Nicolas Cochard rappelle tout de même quelles étaient les spécificités du régime salarial des marins du commerce, spécificités maintenues malgré la mécanisation : le salaire mensualisé versé au terme de la « campagne » (sauf avances), la nourriture fournie par l'employeur, etc. Cela étant, il déconstruit avec efficacité beaucoup d'idées fausses sur le niveau de vie des gens de mer. Même avant la vapeur, ces gens n'étaient pas spécialement miséreux, ni incapables d'épargner ; encore moins avec la vapeur, qui a, en fait, entraîné une hausse de leur qualification et de leur rétribution : nous retrouvons ici la formation des armées de chauffeurs. Globalement, les marins bénéficiaient, à la fin du XIX^e siècle, de rétributions comparables à celles des ouvriers qualifiés travaillant à terre, et de rétributions qui, comme celles de ces derniers, augmentaient plus vite que le coût de la vie. Il n'est donc pas étonnant, dans ces conditions, que les personnels maritimes, à la vie professionnelle plus régulière du fait de l'instauration des lignes de paquebots, se soient mieux insérés dans le tissu urbain havrais, que leur sociabilité ait rejoint celle des milieux ouvriers les plus favorisés.

Après les salaires, la question qui a fait l'objet de préoccupations et de débats au XIX^e siècle a été celle de la protection sociale des gens de mer « civils ». En France, ces derniers ont bénéficié très tôt d'un encadrement du versement de leur salaire et d'un système obligatoire de pension pour la vieillesse. Cela s'est progressivement mis en place dans le cadre de l'Inscription maritime, cette institution d'État chargée d'organiser le service militaire des gens de mer dans la marine de guerre et de leur offrir des contreparties sociales à une telle sujétion. En Grande-Bretagne, l'État ne s'est pas autant immiscé dans les affaires de

main-d'œuvre maritime, dans la mesure où, dans l'ensemble, le volontariat a suffi à fournir les équipages de la flotte de guerre – la première du monde. Mais les effectifs de la marine marchande étaient tout de même le vivier de ce volontariat et la puissance britannique sur mer était tout autant commerciale que militaire. Une main-d'œuvre maritime nationale de qualité était donc considérée comme indispensable, même s'il ne s'agissait que de fournir le noyau dur d'équipages recrutés par les armateurs en grande partie hors de Grande-Bretagne, surtout après le Merchant Shipping Act de 1854. Les autorités et les élites ont craint que la révolution de la vapeur, pour laquelle le pays a été pionnier, n'entraîne une déqualification des marins britanniques, la perte d'un savoir-faire stratégique. Richard Gorski montre qu'il n'en a en fait rien été, tout au contraire, mais qu'à la faveur de l'évolution de la composition de la main-d'œuvre maritime et de la mondialisation du trafic sous pavillon britannique, des efforts récurrents ont été faits, souvent à la lisière du public et du privé, pour aider les marins à transférer leurs gains, pour les inciter à épargner, pour les garantir tant contre la précarité que contre l'exploitation éhontée. Cela n'a pas été jusqu'au maintien d'un système de pension de retraite avec prélèvement obligatoire qui, contrairement au cas français et assez paradoxalement, a disparu alors même que la mécanisation du transport maritime s'affirmait, au milieu du XIX^e siècle, sur fond, il est vrai, de forte libéralisation du secteur. Néanmoins, la politique volontiers paternaliste de sécurisation financière de la vie des marins a donné d'indéniables résultats, avant de se fondre, avec plus ou moins de facilité, dans celle de la construction des prémices du *welfare state* lancée par les libéraux à la veille de la première guerre mondiale. La convergence entre milieux maritimes et milieux ouvriers terrestres, relevée par Nicolas Cochard au Havre et due à la mécanisation a donc là aussi été à l'œuvre.

Milieux maritimes et milieux terrestres se sont, à la fin du XIX^e siècle, largement rejoints dans la lutte syndicale, même si cela a été au sein de structures séparées. Nicolas Cochard rappelle que les salaires relativement élevés que touchaient les chauffeurs en 1914 étaient en grande partie dus à la pression que ces travailleurs avaient entretenue depuis 1900 par des grèves récurrentes, d'autant plus efficaces que sans chauffe il n'y avait pas de transport possible et que les grévistes étaient protégés par leur statut d'inscrits maritimes. Toujours est-il que la syndicalisation et surtout la grève ont été des phénomènes nouveaux dans le monde des gens de mer. Richard Gorski aborde également ces aspects, avec les grandes grèves de 1911 en Grande-Bretagne et la montée en puissance d'un nouvel interlocuteur en matière de gestion des ressources humaines de la marine marchande, le Syndicat national des matelots et chauffeurs. Le syndicalisme maritime s'est encore plus affirmé au XX^e siècle, comme le montrent Constance Margain, John Barzman et Kévin Crochemore.

Le texte de Constance Margain prolonge en quelque sorte celui d'Ulrich Welke, puisqu'il s'intéresse aux marins allemands, à tous les marins mais surtout à ceux de la machine, dans l'entre-deux-guerres, aussi bien sous la République de Weimar que sous le régime nazi. Son propos concerne les structures et l'action syndicale, y compris sous la forme « encadrée » du III^e Reich, non sans se focaliser sur le militantisme d'extrême-gauche, en particulier communiste. Cela étant, s'appuyant sur des travaux publiés en allemand, il débute par une mise en contexte du syndicalisme maritime, qui donne de précieux renseignements sur les équipages, leur composition, leur profil, leurs conditions de travail, pour une période encore mal étudiée. Dans les années 1920, la marine marchande allemande se relève lentement des pertes dues à la première guerre mondiale et au démantèlement imposé par les traités. Un examen plus général permettrait de voir si la tendance à l'amélioration des conditions de travail perceptible avant-guerre et pendant quelques éclaircies durant la décennie qui suivit la guerre, a pu compenser, du point de vue des marins, la situation défavorable des employeurs maritimes allemands. L'auteur nous montre en tout cas que la main-d'œuvre a été soumise à de fortes pressions de la part des grandes compagnies ; néanmoins, les données sur les salaires indiquent que les chauffeurs, par exemple, gagnaient dans les années 1920 nettement plus que la moyenne des ouvriers allemands, qui n'étaient pas, eux, nourris par l'employeur. En revanche, la crise des années 1930 frappa très durement le secteur maritime. L'article nous présente les réactions de plusieurs syndicats face au chômage et à la montée de l'extrême-droite nazie, puis après la prise du pouvoir par celle-ci ; ce sont quelques exemples qui montrent que la dictature avait moins de prise sur certains espaces d'autonomie subsistant dans le milieu maritime, et qu'elle dut accepter des améliorations des conditions de travail face au mécontentement des gens de mer.

John Barzman et Kévin Crochemore étudient une période plus récente, celle qui a vu le développement des « pavillons de complaisance » et une mondialisation du patronat maritime. Internationalisés avant d'autres au sein de la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF en anglais), les syndicats de dockers et marins ont d'abord essayé de résister à cette tendance par leur arme traditionnelle, la grève de solidarité. Mais, face à l'extension de ce type d'immatriculation, la Fédération ajouta une panoplie d'autres mesures : le démarchage des ministères nationaux et de l'Organisation internationale du travail ; l'établissement d'une liste de navires « irréguliers » ; la négociation avec ceux des propriétaires de ces navires qui étaient prêts à accepter certaines règles ; enfin, la syndicalisation directe auprès de l'ITF des marins travaillant à bord de ces navires. Un succès relatif, surtout sur les lignes reliant les ports fortement syndiqués, permit à l'ITF de créer un fonds de soutien à

cette activité. Les auteurs prennent en compte les changements économiques et technologiques du transport maritime, et étudient l'évolution de l'action syndicale à travers les congrès de l'ITF. L'article confirme le caractère pionnier du secteur maritime dans la mondialisation des investissements, des services et de la main-d'œuvre.

Le troisième et dernier angle d'attaque du présent ensemble de textes est celui des identités et des représentations. Comment évolue l'image du marin à l'ère de la mécanisation et de l'industrialisation ? Deux supports sont ici privilégiés : le théâtre et le documentaire cinématographique. Thierry Dubost s'intéresse à une pièce du dramaturge irlandais-américain Eugene O'Neill, qui date du début des années 1920, donc du moment où la chauffe au charbon est encore dominante, mais commence à connaître la concurrence de la chauffe au mazout – grand facteur de réorganisation socioprofessionnelle à bord et moyen utilisé par le patronat pour désarmer le syndicalisme maritime. Toujours est-il que Yank, le personnage principal de la pièce, est un as de la chauffe au charbon, et affiche sa fierté, son honneur viril d'être si essentiel au transport sur mer. Eugene O'Neill écrivait d'expérience : il avait navigué à bord de vapeurs comme membre subalterne de l'équipage. Les scènes dans la rue de chauffe sont criantes de vérité, y compris en matière langagière. Elles sont un document précieux sur l'identité construite par ces gens du « feu ». Mais la critique sociale est tout aussi évidente que l'exaltation d'une identité à la fois ouvrière et maritime face aux armateurs et aux terriens. Confronté au regard dévalorisant d'une passagère qui visite son lieu de travail, puis à la dureté de la société à terre, le héros ne trouve pas de réconfort dans la lutte syndicale. Néanmoins, il finit par prendre conscience de la fragilité de sa fierté professionnelle, de la place des chauffeurs dans le système de production de la marine marchande et de la manière dont l'industrialisation a aliéné l'homme, l'a rendu esclave de la machine. Certes, Thierry Dubost traque avec efficacité les procédés littéraires dont a usé l'auteur de la pièce, l'imaginaire qu'il a articulé avec les réalités de l'usine flottante qu'était le paquebot, sa nostalgie d'une navigation à voile idéalisée. Il n'en reste pas moins qu'une pièce comme *Le Singe velu* est un objet culturel tout à fait approprié à ce que nous savons des gens de mer de l'époque contemporaine.

Quant à l'approche cinématographique, étudiée par Olivier Lévy-Dumoulin, elle porte sur la pêche. Celle-ci a été touchée par la mécanisation et l'industrialisation, mais plus tard que la marine marchande, essentiellement à partir des années 1890, précisément au moment des premiers films. La mécanisation des activités maritimes a été au cœur de la naissance du film documentaire, dans la Grande-Bretagne de l'entre-deux-guerres, puisque le modèle du genre, *Drifters* de John Grierson (1929), a porté sur la pêche hauturière au hareng, un des domaines privilégiés de cette modernisation dont

les Britanniques ont été les initiateurs. Olivier Lévy-Dumoulin se fait l'historien scrupuleux de ce moment d'histoire de la production culturelle ; il montre le rôle de pouvoirs publics soucieux de construire une identité impériale, puis il repère les sources d'inspiration des documentaristes, les codes qu'ils emploient, les difficultés qu'ils ont eu à s'émanciper du modèle fourni par Grierson. Il analyse naturellement les films eux-mêmes ; il rend très bien la tension qui est perceptible entre la volonté, chez les auteurs, de rendre compte de la réalité – ici du fonctionnement du vapeur de pêche, des gestes professionnels – et la manière qu'ils ont eu de succomber aux clichés maritimes, attendus par les spectateurs.

22

Tous ces textes ne sont que des coups de projecteurs sur la façon dont le labeur des gens de mer a été travaillé par l'industrialisation capitaliste à l'époque contemporaine. On ne navigue qu'en raison d'objectifs terrestres ; mais la navigation n'est, encore aujourd'hui, possible que grâce à l'activité de personnels dont l'identité professionnelle se définit à la fois au travers d'un métier techniquement circonscrit et par l'appartenance au monde de la mer en général. Nous n'avons donc pas fini d'interroger l'activité de ses « passeurs », qui apparaît à l'historien de l'époque contemporaine tantôt extrêmement spécifique, tantôt comme un laboratoire des évolutions du travail et de son contexte à terre.

Métiers de la mer à l'ère de la vapeur

VAPEUR ET TRAVAIL INDUSTRIEL DANS LA NAVIGATION MARITIME COMMERCIALE AU XIX^e SIÈCLE

Ulrich Welke

Docteur de l'université de Bremen (Allemagne)

Traduit de l'allemand par Jean-Louis Lenhof

Dans son roman *Le Vaisseau des morts*, B. Traven a montré avec évidence, même pour le profane en matière de navigation maritime, combien le travail des chauffeurs et des soutiers était un « métier » dur et pénible¹. Dans les travaux d'historiens portant sur la navigation maritime à vapeur, ces chauffeurs et soutiers semblent en revanche s'être volatilisés, comme s'ils s'étaient évaporés avec la vapeur qu'ils produisaient². Cependant, pour les hommes qui étaient devant les foyers, la signification de leur travail – un travail salissant et qui faisait transpirer – était tout à fait claire. En toute connaissance de cause, circulait parmi eux la conviction ainsi énoncée : « Ce sont nos pelles qui poussent les navires sur les mers ». La production de vapeur était entre leurs mains, au sens le plus exact de l'expression. Jour et nuit, ils pelletaient du charbon, au rythme des exigences de la marche de la machine ; ils ringardaient les différents foyers³, éliminaient les scories ardentes et rechargeaient les foyers à nouveau. L'approvisionnement en énergie, c'est-à-dire, en l'occurrence, la pression de vapeur, devait être assuré même dans les circonstances les plus fâcheuses. Pour cela, une solide maîtrise de la technique spécifique de la chauffe d'une chaudière était nécessaire. Les chauffeurs devaient posséder l'art de monter un feu de façon optimale. C'est pourquoi n'était désigné comme chauffeur, à bord d'un

- 1 B. Traven, *Le Vaisseau des morts. Histoire d'un marin américain* [*Das Totenschiff*, 1926], trad. de l'allemand par Philippe Jaccottet, Paris, Calmann-Lévy, 1954 ; rééd. Paris, LGF, coll. « Le Livre de Poche », 1967.
- 2 C'est ainsi que, dans les travaux sur le sujet et en matière d'histoire technique, le travail fourni par les chauffeurs n'a pas été, jusqu'à aujourd'hui, mis en valeur comme il le mérite ; en revanche, ces mêmes travaux mettent en cause les chauffeurs pour l'usage abusif d'une technique supposée, elle, parfaite, usage abusif qui aurait conduit aux nombreuses explosions de chaudière constatées. Déjà, au XIX^e siècle, les « connaisseurs » de la question avaient avancé de tels reproches : les morts ne peuvent pas se défendre.
- 3 Il fallait nettoyer la grille sur laquelle brûlait le charbon, en éliminant les résidus de la combustion au moyen d'une longue barre de fer, appelée *ringard* (N.d.T.).

navire, que celui qui pouvait justifier d'une expérience dans la production de vapeur. La plupart du temps, il s'agissait d'un homme qui avait déjà acquis les connaissances collectives du métier comme soutier. Mais le métier des chauffeurs n'impliquait pas que la maîtrise de la technique des feux. Ils avaient aussi à savoir comment les différentes qualités de charbon devaient être brûlées, ce qui ne pouvait s'acquérir que par l'expérience.

26

Dès le début de la navigation maritime à vapeur, le secteur « machine » du navire fut séparé en deux sections. À la différence du « pont », il n'y avait donc pas, dans la « machine », un seul équipage, commun à l'ensemble du secteur. Cependant, le travail dans la salle des machines, où était l'appareil moteur, se faisait au même rythme de veille – « quart » – que dans l'autre section du secteur « machine » du navire, à savoir la chaufferie. À la routine du quart en mer appartenait, en début de quart, la vérification de toutes les données essentielles pour le fonctionnement de la machine : niveaux de pression, de vide, de température, d'huile et d'eau, etc. Ainsi était contrôlé l'état exact de la machine dans son ensemble et, par là, le travail de la précédente équipe de quart. La suite du quart consistait en une surveillance de la machine, appropriée et conforme aux règlements, ainsi qu'en l'exécution de manœuvres : à bord des grands navires, c'était le travail d'un « deuxième mécanicien ». Un mécanicien supplémentaire avait pour tâche de superviser l'ensemble des travaux de chaufferie, tandis que le « premier chauffeur » avait en charge la régulation de l'alimentation des chaudières en eau et le contrôle du travail des chauffeurs. Un quatrième mécanicien s'occupait, pour chaque machine, de l'arbre et des excentriques ; pour cela, il se tenait près du deuxième mécanicien, de manière à parer à toute manœuvre. Les frottements et les grandes contraintes mécaniques exigeaient, outre la lubrification, un refroidissement continu des manivelles et de l'arbre, comme de l'excentrique, cela avec de l'eau, à tel point que les mécaniciens, aides-mécaniciens et graisseurs devaient travailler avec des cirés. Un aide-mécanicien faisait fonctionner, selon les besoins, les pompes à air, à eau, à circulation, de service de port ou pour les chasses d'eau, tandis qu'un de ses collègues surveillait les cylindres. D'autres aides-mécaniciens s'occupaient, dans le tunnel de l'arbre de couche, de l'arbre lui-même et des paliers de butée ; ils s'occupaient aussi du servomoteur du gouvernail, ou étaient placés au service des différentes pompes de cale et de ravitaillement. Deux graisseurs avaient en charge les glissières et le système de guidage des tiges de la machine. Un chaudronnier exécutait les travaux courants exigés dans son domaine et inspectait chaque matin les chaudières, de façon à mettre fin aux petites fuites qui survenaient aux rivets et aux joints. Pour garantir une bonne marche de la machine, en considération des tâches qui lui avaient été attribuées, le

fonctionnement courant d'une installation aussi moderne exigeait en lui-même, de la part du personnel, un travail très physique et des sens en éveil.

Ces tâches à fond de cale sont apparues du fait de la nature même de la navigation à vapeur de première génération, celle de la chauffe au charbon. Mais l'historien doit voir au-delà de l'impératif technique : cette mécanisation a été une étape décisive dans un processus, déjà engagé, d'industrialisation du transport maritime commercial. Voulu par les armateurs en fonction de la dynamique économique capitaliste, ce processus a conduit à une rationalisation de la gestion des ressources humaines. Après avoir présenté la genèse de l'industrialisation de la navigation maritime, nous explorerons donc les chemins particuliers qu'a pris la rationalisation du travail à bord des vapeurs, ses effets sur les personnels, les réactions de ces derniers et le maintien d'une nécessaire auto-organisation de leur part.

D'UNE MACHINE À L'AUTRE

Dans leurs premiers travaux entrepris ensemble, Heide Gerstenberger et Ulrich Welke ont, de façon détaillée, mis en évidence le fait qu'à bord des voiliers, avant même l'utilisation de machines à vapeur, des formes de travail industriel avaient été adoptées⁴. Ce serait alourdir à l'excès la présente contribution que de décrire à nouveau cette évolution par le menu. C'est pourquoi on se limitera ici à en résumer rapidement le contexte technique.

Les navires sont des dispositifs techniques destinés à transformer de l'énergie en déplacement directionnel. Grâce à une intelligente division du travail, on réussit à faire en sorte que la mise en action du navire soit continue. Cela vaut non seulement pour la mise en action du voilier, mais aussi pour la mise en action du vapeur. Nous ne considérons pas comme à propos de faire une différence entre les principes fonctionnels d'une machine à voile et ceux d'une machine à vapeur. Le réglage principalement manuel de la machine à voiles ne doit pas masquer le fait qu'il s'agit bel et bien d'une « machine intégrale⁵ ». Les deux systèmes de propulsion se distinguaient, pour l'essentiel, quant à l'origine de l'énergie propulsive. Cela dit, les deux types de machine sont, au XIX^e siècle,

4 Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelschiffahrt im Zeitalter der Industrialisierung* [Du vent à la vapeur. Histoire sociale de la navigation maritime allemande à l'époque de l'industrialisation], Münster, Westfälisches Dampfboot, 1996.

5 Le concept de « machine intégrale » a été développé dans les dernières décennies du XIX^e siècle par un ingénieur constructeur de machines nommé Franz Reuleaux : voir F. Reuleaux, *Theoretische Kinematik. Grundzüge einer Theorie des Maschinenswesens* [Cinématique théorique. Éléments d'une approche théorique de la nature de la machine], Braunschweig, Vieweg, 1875.

marqués par le fait que les mécanismes de réglage de leur système technique devaient être pris en charge, pour l'essentiel, par la main de l'homme. Dans l'important domaine du système de propulsion, les gens de mer assumaient eux-mêmes la fonction de pilotage mécanique. Dans le cas du voilier, cela se comprend sans détour. Dans la mise en action de la machine à voiles, du fait du ris et, par-delà, des opérations de réduction de la force de propulsion, les matelots étaient en quelque chose comme des parties – vivantes – de la chaîne cinématique. De même, quand ils brassaient les vergues, de façon à présenter les voiles au vent sous un angle favorable. De la sorte, l'énergie éolienne rencontrée en route pouvait être utilisée aussi bien que possible. La gestion de telles fonctions de régulation était d'ailleurs tout à fait comparable dans les deux systèmes de propulsion. En effet, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, il n'était pas, sur les routes maritimes, de navire à vapeur si moderne qu'il n'ait été, pour ce qui est des réglages fondamentaux – en cadence – de la machine, géré à la main. C'est à la main que les chauffeurs, eux aussi, régulaient par leur travail la fourniture d'énergie à la machine propulsive. Et l'énergie ne tombait pas du ciel, mais devait être, péniblement, extraite des soutes à charbon. En fin de compte, sans le recours des sens humains, la machine aurait été hors d'usage. Les mécaniciens, agissant comme des sortes de senseurs⁶ vivants, assuraient les fonctions de régulation vitales.

L'industrialisation de la navigation maritime ne s'explique pas simplement par la mécanisation croissante du système de propulsion. Au cœur de cette industrialisation, il y a eu le changement dans l'organisation du travail à bord. La cause la plus importante d'un tel changement a été la concurrence croissante sur les mers du monde, qui a résulté elle-même du triomphe de la liberté des mers et de la croissance du commerce mondial. Le transport par mer a ainsi subi les forces du libre marché. Dès lors, la concurrence détermina l'activité de l'armateur. Étaient compétitives les maisons d'armement qui pouvaient garantir de modiques taux de fret, obtenus par de grandes vitesses de voyage. De ce fait, l'accélération des voyages en mer était un élément important dans le calcul des armateurs. Dans ce contexte, les innovations techniques n'ont pas joué le rôle essentiel. En revanche, l'intensification du travail à bord fut un élément central dans l'accélération des voyages. Une façon plus rude de naviguer à la voile n'a pas seulement signifié des navires affrontant plus durement la mer : le matériel ne fut pas le seul à souffrir, les équipages aussi. Pour obtenir des voyages plus rapides, on prit l'habitude de multiplier les manœuvres dangereuses. L'ordre : « Tout le monde sur le pont ! », laissait de moins en moins la bordée de repos dormir. Par temps de tempête, on continuait à faire voile, jusqu'à bander les

6 Anglicisme : dispositif de détection (N.d.T.).

mâts comme des arcs. On arrisait donc souvent au risque de la vie des hommes⁷. Cela allait clairement à l'encontre des traditions des gens de mer⁸ : l'accélération des voiliers a dû être imposée contre eux. Cela est rendu manifeste par le fait que le travail désormais demandé a été de plus en plus fondé sur des exigences techniques fixées par les exploitants du navire⁹. Ce processus a eu lieu à bord des grands voiliers, dans la phase finale de la navigation à voile, à la fin du XIX^e siècle. Cependant, c'est avec l'introduction de la propulsion à vapeur qu'un nouveau régime de travail a vraiment été introduit.

OBÉISSANCE SANS CONDITIONS

Déjà à bord des voiliers à machine à vapeur auxiliaire avait été introduit un régime de travail particulier pour les gens de mer, dans la salle des machines. Au cœur de ce régime était la question du contrôle du travail effectué sous le pont. Cela n'avait cependant que peu de chose à voir avec les particularités techniques d'une machine à vapeur installée sur un voilier, mais beaucoup plus avec les énormes coûts occasionnés par le fonctionnement de cette machine.

- 7 Quand le vent se renforçait trop, il fallait réduire la surface de toile offerte à sa poussée, spécialement en « arrisant » les voiles carrées, c'est-à-dire en les repliant partiellement et en les nouant au moyen des gargettes de « ris » ; ce travail s'opérait en montant sur les vergues.
- 8 Les descriptions dues à Theodor Friedrich Maximilian Richters permettent de conclure très clairement qu'au début du XIX^e siècle le travail dans le gréement n'était en rien réglé, du point de vue des opérations à effectuer, selon des normes purement techniques : « J'ai remarqué, surtout chez nos Hollandais, de nombreuses spécificités caractéristiques. Lourdemment et lentement, habituellement la pipe à la bouche, ils montent dans les mâts et s'attaquent posément au travail qui leur est imparti, exécutant celui-ci avec grande parcimonie, apparaissant comme devoir rester dans tous les cas fidèles au proverbe "Qui va lentement va sûrement". À l'opposé, les matelots danois sautent sur les mâts main sur main et effectuent leur travail au plus vite, étant rarement obligés de refaire le chemin inverse une fois revenus en bas » (T. F. M. Richters, *Reisen zu Wasser und zu Lande, in den Jahren 1805-1817* [Voyages par mer et par terre dans les années 1805-1817], Dresden, Arnold, 1821, vol. 2, p. 9-10). Cette courte observation contemporaine montre clairement que la culture du travail n'était pas encore uniquement le cache-misère d'une technique dominant tout.
- 9 Dans la harangue suivante, dispensée par un capitaine à son équipage, transparaissent d'importants éléments constitutifs de la nouvelle organisation du travail à bord des voiliers du XIX^e siècle : « Les gars, nous avons commencé ensemble un voyage vers l'Australie. On attend de moi que j'amène ce navire aussi vite que possible à sa destination. Soyez sûrs qu'il n'y a rien, mais absolument rien qui peut m'empêcher de remplir cette mission [...]. On attend de vous que vous me souteniez dans ma tâche. Vous n'êtes pas des débutants dans ce travail [...]. Vous savez de quoi il retourne [...]. Personne à bord ne recevra de coups sans raison [...]. J'attends de chacun [...] qu'il exécute sans réfléchir chaque ordre de mes officiers, aussi vite que si le salut de son âme éternelle en dépendait, cela jour et nuit, sur le pont comme dans le gréement, et par tous les temps » (Fred Schmidt, *Kapitäne*, Hamburg, Dulk, 1947, citant Knut Weibust, *Deep Sea Sailors: A Study in Maritime Ethnology*, Stockholm, Nordiska Museet, 1976, p. 357-358).

Le contrôle du travail des personnels de la machine servait au premier chef à réduire autant que possible les coûts de fonctionnement. Les instructions visaient avant tout à ce que l'on se préoccupe d'économiser le combustible, « une sorte de tribut que nous payons à la nature en échange de la fourniture d'une force de propulsion¹⁰ ». De même devait-on éviter les avaries aux coûteuses machines. Pour cela, il fallait passer celles-ci – régulièrement – en revue, et édicter des directives de travail claires. Dans les premières directives de service émanant des maisons d'armement à la vapeur, les instructions sont passablement générales, telle celle de maintenir la consommation de charbon au plus bas. Mais bientôt furent développées des directives plus envahissantes, englobant toute l'organisation du travail dans la machine. Ce fut un rude coup porté à la forme d'autonomie du travail jusque-là pratiquée à la mer. En effet, même si dans la navigation à voile on avait imposé une gestion plus acharnée des voiles et un régime de travail plus rigoureux, le travail sur la machine à voiles et le fonctionnement de celle-ci n'étaient toujours pas contrôlés par l'armateur. Ce n'est qu'après la fin du voyage que les pratiques de navigation étaient examinées et les journaux de bord vérifiés. À l'opposé, dès les débuts de la vapeur, un contrôle rigide, appuyé sur des instructions, fut ordonné pour le travail « sous le pont », concernant en tout cas la conduite de l'ensemble de l'appareil de propulsion.

Surtout, la concurrence avec d'autres propriétaires de navires à vapeur poussa les armateurs vers une surveillance plus stricte des coûts de transport. Car la navigation à vapeur était confrontée à un dilemme : elle devait concourir avec la vitesse de voyage la plus grande possible, mais cela demandait, en proportion, une consommation élevée de combustible. Des expériences dans la marine de guerre avaient montré que la réduction des coûts d'exploitation ne pouvait être atteinte par des instructions, et encore moins par des ordres du capitaine. De même avaient échoué les essais d'introduire un instrument technique de contrôle sûr, par le moyen de diagrammes indicateurs, permettant de calculer *a posteriori* si la consommation de charbon avait concordé avec la puissance fournie. Puisque les facteurs déterminant les coûts d'exploitation de la vapeur étaient multiples, il fallait que les contrôles correspondants soient très détaillés. Dans la marine marchande allemande, on entreprit d'adopter le contrôle bureaucratique du travail, figolé, qui avait été développé dans

10 Emil Bède, *Ueber die Brennmaterial-Ersparung oder über die vorzüglichsten wirklich angewendeten oder vorgeschlagenen Mittel bei Dampfmaschinen den Dampf wohlfeil zu erzeugen und zu verwenden* [Sur l'économie de combustible, ou sur les moyens les meilleurs, vraiment employés ou recommandés pour produire et utiliser à bon marché de la vapeur dans les machines à vapeur], Brüssel, Schnée, 1861, p. 1-2.

la marine de guerre prussienne¹¹. Dans cette optique, des règlements de service furent adoptés, qui tendaient à imposer, dans un domaine élargi, des stipulations obligatoires en matière d'exploitation technique.

C'est ainsi que furent prescrites, par exemple, des formes de communication qui étaient axées sur la subordination et la hiérarchie. Dans ce domaine, un échange direct d'informations n'était guère possible. Que cela soit pour la transmission des ordres, ou pour la remise des rapports, cela passait par le personnel, selon la voie hiérarchique. À cet égard, il importait peu que le système d'échange d'informations dysfonctionne ou non du point de vue technique. S'il y avait ordres donnés, il y avait forcément discipline militaire, c'est-à-dire une forme d'obéissance sans lien avec une discipline de travail fonctionnelle, qui aurait été fondée sur des moyens techniques. C'est ainsi que, dans certains cas particuliers, une organisation du travail de type évidemment technique a pu être contrariée. Par exemple, la purge de la vapeur excédentaire en cas de surpression revenait au seul mécanicien responsable. Il était interdit aux chauffeurs de s'en occuper eux-mêmes : on supposait qu'ils auraient laissé, par négligence, la soupape de sûreté trop longtemps ouverte ; ils auraient alors perdu une précieuse vapeur et ainsi gaspillé du charbon.

Les instructions enserraient le travail dans des prescriptions tatillonnes. Mais elles exigeaient, encore plus, une division du travail qui visait à ce que l'on puisse trouver un responsable au moindre problème. Cette réglementation au sujet des responsabilités signifiait en même temps la consolidation du statut des mécaniciens, au sein de la hiérarchie de la machine : les instructions les faisaient « seigneurs » de cette dernière. Dans les grandes maisons d'armement, ces changements ont été rendus manifestes par le droit de porter l'uniforme que les mécaniciens ont obtenu. De la sorte, ils ne représentaient pas seulement le savoir technique, mais aussi l'autorité. Les armateurs faisaient confiance à l'ordonnancement hiérarchique pour rendre transparent le fonctionnement technique du navire, et ils supposaient que cela permettrait de diriger ce fonctionnement depuis la terre. À bord, cette forme d'organisation du travail parvint à créer, entre supérieurs et inférieurs, une distance sociale d'étendue jusque-là inconnue dans la marine marchande, spécialement allemande. Une fois introduite, cette distance a stabilisé la hiérarchie imposée.

¹¹ La compagnie Hamburg-Amerika Packetfahrt Aktien-Gesellschaft (HAPAG) se fit gloire d'utiliser dans ses directives les termes de *discipline*, de *commandement* et d'*uniforme*, comme dans la marine de guerre.

Jusqu'à aujourd'hui, on a souvent expliqué l'organisation hiérarchique du travail à bord des navires à vapeur comme une nécessité fonctionnelle, imposée par un système mécanique fonctionnant lui-même de façon hiérarchique. Selon ce point de vue, l'observation d'une stricte hiérarchie dans le secteur « machine » du navire est donc comprise comme une nécessité fonctionnelle. Cela aurait correspondu au fait que les mécaniciens, qui étaient aux manettes, étaient chargés de la responsabilité et se préoccupaient de fournir une pression de vapeur suffisante. Pour faire face à cette exigence, parmi ces mécaniciens beaucoup se sentaient obligés d'obtenir de leurs subordonnés du « rendement technique », par la manière forte. Dans les années 1880, à bord des grands vapeurs transatlantiques appartenant à des armateurs allemands, on en vint à de mauvais traitements, à de graves blessures corporelles et à des décès, ainsi qu'à un nombre important de suicides en ce qui concerne le personnel des machines. Lorsque des rapports au sujet de ces événements furent connus, on discuta de leurs causes en public, y compris au Reichstag¹². La plupart du temps, les événements en question ont été compris comme des effets d'une organisation du travail imposée par la technique. C'est ce qui ressort de l'extrait suivant de la revue nautique spécialisée *Hansa*, daté de 1895 :

Si le traitement des soutiers par leurs supérieurs [...] ne peut prendre les formes de l'humanitarisme déplacé [*sic*] observable au sein d'un groupe de gens réunis pour boire le café, cela se comprend pleinement de soi. La moindre baisse de rendement d'un soutier retombe en dernier ressort sur le dos du mécanicien de quart, qui est conscient du fait que si la vapeur n'est pas obtenue lors de son quart, il s'attirera une réprimande de ses supérieurs¹³.

Le personnel des machines n'avait pas vraiment à craindre d'humanitarisme déplacé, tant les seules exigences fixées pour le travail habituel du personnel de chauffe allaient, même ailleurs que sous les tropiques, jusqu'à la limite physique de la résistance humaine. Une charge de travail particulière résultait des conditions imposées par la concurrence et par une technique apparemment implacable, qui toutes les deux conduisaient à une marche continue à régime forcé. Presque toujours, l'ordre qui était donné était : « Machine en avant toute ». Pour parler comme à bord des voiliers, les conditions de travail à bord des vapeurs pouvaient se comparer à celles imposées par une tempête perpétuelle. Les chauffeurs qui voulaient survivre à une telle situation

¹² Chambre basse de l'Empire allemand, élue au suffrage universel masculin (N.d.T.).

¹³ *Hansa*, 35^e année, 27 août 1895.

devaient trouver le moyen d'économiser leurs forces corporelles. Pour cela, ils ont développé les procédés les plus variés. Karl Helbig, qui a été lui-même chauffeur dans sa jeunesse, rapporte certaines techniques de relaxation par la méditation et, dans le roman de B. Traven, les chauffeurs reprennent haleine en se couchant sur les tas de charbon¹⁴. Il y avait autant de méthodes différentes que de chauffeurs. Elles s'échangeaient au sein du personnel de la machine, pour devenir un savoir commun.

Il y avait donc une sorte de savoir, devenu collectif, sur la façon de faire face au mieux à un dur travail par une mise en action habile du corps ou par des phases, toujours gagnées de haute lutte, de repos pendant le travail. Ce n'était pas le seul savoir détenu par ces hommes. Au rebours de tout ce qui a été avancé, ces travailleurs que l'on prétendait ne se signaler que par leur force corporelle brute et par rien d'autre, disposaient aussi d'un savoir technique élaboré. Sans le dire, ou en n'en étant pas conscients, les armateurs tablaient sur de telles aptitudes techniques. C'est ainsi que, malgré toutes les tentatives de régler le fonctionnement de la machine, on a finalement abandonné à la régulation par le personnel lui-même le travail des chauffeurs, si important économiquement et techniquement. Robert Murray écrivait en 1852, à propos de la gestion de la chauffe : « C'est une erreur de beaucoup de capitaines et de propriétaires de vapeurs de croire que tout homme solide, capable de pelleter du charbon, est propre à faire un chauffeur¹⁵ ». En effet, le chauffeur devait savoir, par exemple, selon quels intervalles de temps et par quelles quantités de charbon les feux devaient être alimentés ; il devait savoir dans quelle mesure le charbon pouvait être économisé, tout en réduisant la consommation de vapeur. Il semble que, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, rien n'ait changé dans l'auto-organisation des chauffeurs et dans la transmission de leur art, puisque, en 1897, le département de la Marine de la « ville libre » de Hambourg, institution chargée d'enquêter sur les accidents maritimes, arrêta que l'initiation aux secrets des feux devait être faite par des chauffeurs expérimentés ou par des mécaniciens¹⁶. Dans ce qui était le cœur de l'engin propulsif, l'auto-organisation était donc la règle. Certes, il faut ajouter que des tentatives isolées ont été menées pour organiser

14 Karl Helbig (1903-1991), *Seefahrt vor den Feuern. Erinnerungen eines Schiffsheizers* [Naviguer devant les feux. Souvenirs d'un chauffeur de marine], Hamburg, Prager, 1987.

15 Robert Murray, *Rudimentary Treatise on Marine Engines and Steam Vessels, together with Practical Remarks on the Screw and Propelling Power as used in the Royal and Merchant Navy* [Traité rudimentaire sur les machines marines et les navires à vapeur, accompagné de remarques pratiques sur la propulsion par hélice – telle qu'utilisée dans la marine de guerre et dans la marine marchande], London, Weale, 1852.

16 Département de la Marine de Hambourg, 10 mars 1897, vol. 12, p. 559.

le travail des chauffeurs selon les principes de Frederick Winslow Taylor. L'optimisation et la rationalisation du pelletage, morceau de bravoure et origine du taylorisme, n'ont pourtant pas fonctionné à bord des navires. Ont également échoué les essais pour résoudre techniquement le problème par la pulvérisation du charbon.

34

Cette importante auto-organisation du travail n'était pas évidente seulement dans la chaufferie, car le service et le contrôle sécurisé d'une machine et de ses auxiliaires n'exigeaient pas qu'un savoir technique, mais aussi un certain « doigté », dans la mesure où toutes les aptitudes sensorielles dont un homme peut disposer étaient concernées. Autrefois comme aujourd'hui, le service de la machine demandait le renfort de l'ensemble des cinq sens. Cela se laisse expliquer à travers un petit exemple. Il n'y avait pas d'instruments – ou alors insuffisants – qui puissent renseigner à coup sûr sur les vibrations ou sur les petites irrégularités de la température. Aussi le mécanicien devait-il être en état de percevoir lui-même les plus fines différences de température et de se rendre compte, dès le début, que cela se mettait à ne pas « tourner rond » dans les mécanismes. Pour que la machine tourne sans incident, cette sensibilité corporelle devait s'unir, d'un point de vue pratique, avec la technique¹⁷.

C'est ainsi qu'il y avait des aptitudes individuelles qui pouvaient à la rigueur être stimulées de façon collective, mais qui ne pouvaient être réglementées. Dans quelles conditions et comment quelqu'un savait s'y prendre avec son sens du toucher, cela ne pouvait faire l'objet d'instructions. D'où une certaine autonomie dans la conduite de la machine. Il est tout à fait courant que, même dans les systèmes de contrôle rigides, un certain degré d'auto-organisation existe. À bord des navires à vapeur, c'était généralement le cas, étant donné qu'aucune ligne claire de séparation ne pouvait être tracée entre les exigences concernant le travail et les stratégies individuelles dans l'action. Cela valait aussi bien pour le travail des chauffeurs que pour celui des mécaniciens assurant le quart.

17 Une telle contribution des aptitudes en matière de perception n'a jamais été plus précisément vue que par la société Vulcan, société par actions pour la construction de machines, installée à Stettin, qui, en 1911, dans le mode d'emploi de ses turbines marines, expliquait à propos d'un dispositif qui allait pourtant tout à fait de soi : « Sur le capot [c'est-à-dire sur le capot recouvrant le palier de l'arbre de la turbine], en sa partie supérieure, on remarque qu'un trou a été ménagé, pour pouvoir sentir la température de l'arbre » (Archives fédérales d'Allemagne, Archives militaires – Marine de guerre (Fribourg-en-Brisgau), 3/v.11799).

LE « SEUL MAITRE À BORD APRÈS DIEU¹⁸ » DIRIGEAIT VRAIMENT L'ENSEMBLE DE L'ACTIVITÉ À BORD

Dans les quelques travaux universitaires relatifs au sujet, on a soutenu jusqu'à nos jours que chaque système technique demandait et produisait effectivement la forme sociale de son accomplissement, assortie à lui. C'est à peu près ce qui est constaté dans un volume collectif paru il y a quelques années au sujet du développement technique de la propulsion nautique : « Avec l'introduction de la vapeur, c'est aussi la hiérarchie à bord qui changea. La machine ne pouvait plus être servie par le capitaine et les officiers de pont. La position incontestée de commandement du capitaine ne pouvait subsister. La direction du navire devint un travail d'équipe¹⁹ ». Ici, avec une certaine légèreté, est avancé l'équivalent de toute une chaîne causale des changements, et se trouve rééditée la thèse traditionnelle du rôle prépondérant de la machinerie. Jetons toutefois un regard sur le système technique général du « navire à vapeur », ou même du « navire à propulsion mixte voile/vapeur » : alors il devient clair et sans équivoque que la justification sociale de la hiérarchie et sa consolidation juridique sont venues avant la justification technique.

À bord des vapeurs, la position dominante du capitaine n'a pas été atteinte par la nouvelle technique de propulsion. Bien que le capitaine ait perdu *de facto* une part significative d'une prépondérance techniquement et fonctionnellement fondée, il a continué à faire autorité comme dirigeant technique. Pour tous les domaines de la marche du navire, il a conservé la compétence déterminante en matière de décision. Cette structure de commandement conduisait à de nombreuses querelles, les mécaniciens se plaignant de ce que survenaient « des empiètements sur les affaires de la machine ». Ces « empiètements », non seulement le capitaine mais aussi les officiers de pont – en général – se les étaient permis. Ils avaient « donné des ordres concernant le domaine intrinsèque de la machine, et [...] ces ordres n'étaient exécutables qu'avec danger pour le navire et pour l'équipage²⁰ ».

En 1885, la Commission technique du gouvernement de Prusse discuta de savoir s'il ne serait pas raisonnable d'abolir la traditionnelle « hiérarchie du navire à voile ». Dans le rapport de la commission, on se demande si « dès lors qu'est en cause l'importance de la machine, il ne serait pas expédient de désigner aussi

18 En anglais dans le texte original : « *Master next God* » (N.d.T.).

19 Fritz-Hinrich Berg, Günter Mau et Jürgen Taggesell, « Einleitung », dans Klaus Böscher et al., *Dampf, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure* [Vapeur, diesel et turbines. Le monde des mécaniciens de marine], Hamburg, Convent, 2005, p. 10.

20 Archives d'État de Hambourg, 371-8^{II}, Députation pour le commerce, la navigation et les arts et métiers, II, S. XI, B. 4.11.

le chef mécanicien comme fondé de pouvoir de l'armateur²¹ ». Mais, en fait, les capitaines et les officiers de pont ont continué à être interrogés par les tribunaux et commissions d'enquête, y compris sur des problèmes techniques survenus dans la machine, ce à l'occasion d'éventuelles investigations sur des cas de naufrages – et leurs vues étaient mieux reçues et écoutées que celles des mécaniciens. Cela a confirmé les « navigateurs » dans leur opinion que la machine à vapeur n'était qu'un « équipement destiné à aider les marins ». En outre, les dispositions législatives – tout particulièrement en Allemagne – sont venues en quelque sorte confirmer la hiérarchie traditionnelle : ainsi, quand l'ordonnance sur les marins de 1872 permet au capitaine « de tout bonnement dégrader un mécanicien, même breveté d'État, s'il le juge incapable, tandis que l'officier de pont, de la compétence duquel le capitaine peut pourtant juger au mieux, est protégé d'une telle décision de son supérieur à son encontre²² ». De la sorte, il revenait à un capitaine, en dehors de toute procédure judiciaire régulière, de retirer à un mécanicien, ne serait-ce que provisoirement, son brevet professionnel attribué par les autorités de l'État. Certes, dès les années 1870, il avait été arrêté que les capitaines de vapeur ne pouvaient prendre effectivement leur poste s'ils n'avaient pas aussi étudié le fonctionnement des machines, mais l'exigence d'une double qualification avait été rejetée comme une proposition impudente. On avait aussi signalé que la double formation, qui en aurait résulté, aurait été trop exigeante pour la plupart des candidats au brevet de capitaine. Les autorités de l'État, qui avaient dans leur compétence la réglementation des exigences de la puissance publique en la matière, ont dû faire rapidement leur deuil de leur idéal d'un « capitaine de vapeur ». Au pied de la lettre, les capitaines, faute d'une telle qualification, n'étaient pas autorisés, au regard du droit du travail en vigueur, à avoir autorité sur du personnel de machine, à plus forte raison à commander un navire à vapeur. La Commission technique commenta l'état des choses tout à fait dans ce sens. Les brevets de capitaine, expliquèrent les membres de la commission, supposent une aptitude qui en réalité fait défaut, à savoir « commander aussi un navire à vapeur, à propos de la force propulsive duquel le capitaine n'est pas en mesure de faire des rapports circonstanciés et dont, par conséquent, il n'est pas pleinement maître²³ ».

Les actuels experts en navigation maritime cités plus haut se trompent donc quand, presque deux cents ans après l'introduction de la machine à vapeur à

21 *Ibid.*, 371-8^{ll}, Députation pour le commerce, la navigation et les arts et métiers, II, XXI, A. 9. 5. 2., vol. 1, Commission technique pour la navigation maritime, procès-verbal de la séance du 12 novembre 1885.

22 Archives de la Chambre de commerce de Hambourg, 63, D. 7, n° 2, « Position du mécanicien à bord des navires à vapeur », 1892, fol. 5.

23 Avis de la Commission technique pour la navigation maritime, Berlin, 27 septembre 1877, session 1877-1878 du Bundesrat (Conseil fédéral, Chambre haute de l'Empire allemand), n° 101, p. 4.

bord des navires, ils avancent qu'avec cette introduction « la position incontestée de commandement du capitaine ne pouvait subsister ». Ils se trompent aussi quand ils supposent qu'avec l'introduction de la vapeur, la direction du navire est devenue un « travail d'équipe²⁴ ». Leurs prédécesseurs à la machine le savaient mieux qu'eux. Car à peu près cinquante ans après l'introduction de la vapeur dans la navigation maritime, les mécaniciens fondèrent des associations, pour opposer une défense collective à la tutelle de leurs collègues « navigateurs ». Leurs porte-parole soutenaient qu'un « plein accord, pour une vie en commun, entre les officiers de pont et les mécaniciens était, dans les conditions qui persistaient, totalement exclu à bord des vapeurs de la marine marchande allemande²⁵ ». À vrai dire, ils omettaient le fait qu'une « vie en commun » avait été pratiquée longtemps à bord des navires. Il est vrai que cela ne se passait certes pas toujours de façon intime et idyllique. Le matelot de la voile, Heinrich Müller, rapporte, dans ses souvenirs sur le travail au début du xx^e siècle : « Je ne réussissais à voir le capitaine que rarement : quelquefois quand, après le repas du midi, il se balançait sur un fauteuil à bascule [...], et il s'inspectait les dents avec un cure-dents, à la recherche de restes de viande cachés²⁶ ».

COMMUNICATION TECHNIQUEMENT UNILATÉRALE

Pour coordonner le travail des « éléments humains » de la machine à voiles²⁷, les marins ont développé des formes d'entente pour renforcer l'intercompréhension. C'est ainsi, par exemple, que les ordres importants faisaient l'objet, de la part des marins chargés de les exécuter, d'un rapport en retour. Grâce à ce rapport, on s'assurait que l'ordre était compris et que son exécution était soit déjà accomplie, soit pas encore menée à bien. Le commandant du navire était ainsi toujours renseigné sur l'état et le fonctionnement du système de propulsion. Particulièrement en cas de mauvais temps ou la nuit, cette forme

24 Fritz-Hinrich Berg, Günter Mau et Jürgen Taggesell, « Einleitung », art. cit., p. 10.

25 Archives d'État de Hambourg, 371-8^l, Députation pour le commerce, la navigation et les arts et métiers, II, S. XI, B. 4.11.

26 Heinrich Müller, *Vor dem Mast. Die Fahrten eines Schiffsjungen in den Jahren 1906-1912* [Dans le poste d'équipage. Les campagnes d'un apprenti marin dans les années 1906-1912], Oldenburg, H. Holzberg, 1974, p. 26.

27 Dans la théorie de la « machine intégrale » développée par Franz Reuleaux (voir *supra*, n. 5), le principe de la chaîne cinématique tient une place centrale. Celle-ci permet de mettre à contribution des forces naturelles, de façon profitable et dans un but précis, par l'intermédiaire d'une adroite articulation entre éléments mécaniques. Selon ce concept, peu importe que la connexion technique au sein de la chaîne cinématique soit directement obtenue par l'utilisation de forces animales ou humaines. Les hommes peuvent donc être, tout simplement, des parties vivantes d'une machinerie.

de communication au sujet du travail dans le gréement était indispensable pour assurer la poursuite du fonctionnement du navire.

38 Dès lors que la communication entre « pont » et « machine » fut rendue difficile par le pont les séparant qui constituait une barrière tant visuelle qu'acoustique, il a été nécessaire de mettre sur pied une structure de communication *ad hoc*. La propulsion à vapeur et les exigences en matière de navigation devaient être coordonnées. Mais, en réalité, on échoua longtemps à développer une technique de communication qui puisse rendre sûre et certaine la compréhension entre les deux sections du bord. Cela tenait à plusieurs causes. Tout d'abord, il fallait vaincre, techniquement parlant, la barrière du pont. Cependant, les obstacles sociaux à la communication étaient les plus difficiles à surmonter. En effet, les officiers « de navigation » des premiers temps de la vapeur se percevaient comme ayant l'exclusivité du commandement de la machine, et donc de son personnel. Or, peu de capitaines étaient au clair sur les travaux de coordination nécessaires pour que les ordres soient exécutés, dès lors qu'une manœuvre était exigée de la machine. Par exemple, pour inverser le sens de marche d'une des machines en usage à l'époque, il fallait souvent trois mécaniciens. Il y avait donc une barrière de communication due à un défaut de connaissances. Cette barrière était renforcée par le fait que les « navigateurs » percevaient les mécaniciens plus ou moins comme des parties vivantes de la machine, non comme des experts dont les connaissances au sujet des possibilités et des limites de la machine devaient être considérées comme des connaissances à propos de la façon dont un navire devait être dirigé en toute sécurité. Longtemps, la technique de communication à bord des navires à vapeur a correspondu à cette manière de voir.

Que l'officier de pont ait voulu ou dû se faire comprendre d'un mécanicien qui était dans la salle des machines, cela se passait, vers le milieu du XIX^e siècle, de toute façon grâce à un appareillage des plus rudimentaires. On se servait d'un simple conduit acoustique pour transmettre les différents ordres du pont vers la machine. D'un point de vue purement technique, il était possible de faire passer par ce conduit, sorte de tuyau généralement en cuivre, une réponse en retour émise par la « machine », ou bien encore des questions à poser à ceux qui étaient de quart sur le pont²⁸. Cependant, la bonne volonté de part et d'autre ne suffisait

28 Archives fédérales d'Allemagne, Archives militaires – Marine de guerre (Fribourg-en-Brisgau), 1/v 1600, fol. 108 : la canonnière *Comet*. À bord de cette canonnière prussienne, on utilisait une installation qui, en vérité, n'avait été conçue que pour la ventilation de la salle des machines. Eduard Arendt, le premier commandant de ce bâtiment, décrit l'utilisation, en 1861, de cette installation comme suit : « Deux conduits de ventilation, en fer, débouchaient directement sur la passerelle ; ils étaient conçus pour apporter de l'air frais à la salle des machines, mais pas seulement, car, par ces conduits, on pouvait entendre très clairement et distinctement, en bas, ce qui se disait sur la passerelle : ils pouvaient donc parfaitement faire office de conduits acoustiques, offrant de plus la caractéristique de pouvoir transmettre directement les sons du bas vers le haut. »

pas à assurer, par la voie du conduit acoustique, un échange d'informations sans équivoque. En cours de communication, les voix pouvaient être couvertes par le bruit de la machine, ou par les émissions sonores survenant sur le pont. Sans parler du fait que n'étaient jamais totalement exclues les façons de s'exprimer incompréhensibles et les formulations ambiguës. En cas de contestation, on pouvait, pour toutes ces raisons, toujours prétendre que les ordres avaient bien été donnés, mais mal compris. À partir du moment où fut développé un appareil indicateur, que tous les intéressés aux alentours pouvaient voir, de telles prétentions devinrent difficiles. Avec un transmetteur d'ordres, une transmission sûre des ordres était relativement simple à mettre en œuvre. Les premiers de ces appareils servaient exclusivement à transmettre les ordres en direction de la machine. Dans cette mesure, ces transmetteurs d'ordre spécialement développés pour les navires à vapeur correspondaient à la conception de la « communication » qui régnait chez les capitaines. Cette communication unilatérale servait aussi à décider qui devait être regardé comme faisant partie de l'équipage « marin » et qui n'en faisait pas partie. Comme le rapporte Basil Hall, on a tôt ambitionné de placer la machine sous les ordres des officiers de pont de manière encore plus étroite que dans le cas de la « barre », c'est-à-dire du timonier²⁹. C'est tout à fait en ce sens que se sont passés les développements ultérieurs des moyens de communication qui devaient relier le pont et la machine. Le développement des ressources techniques s'est fait en accord avec les liaisons hiérarchiques établies entre les officiers de pont et les mécaniciens. La configuration concrète prise par les techniques de communication a ainsi consolidé la forme sociale.

Comme on peut aisément le penser, cette manière d'assurer la coordination dans le fonctionnement du navire renfermait en elle-même le risque d'un naufrage. Et, de fait, les enquêtes sur les naufrages, dans la marine marchande comme dans la marine de guerre, montrent que le déficit d'information d'une part à propos de l'état de la machine, et d'autre part, dans l'autre sens, au sujet de la précarité de certaines situations de navigation, a provoqué directement nombre de désastres. Pour cette raison, l'Amirauté de l'Empire allemand ordonna de fabriquer et de mettre en place des transmetteurs d'ordres « interactifs ». Au centre de sa préoccupation se trouvait la volonté de mettre en œuvre toute technique permettant une réponse en retour de la salle des machines, ce qui, jusque-là, n'avait pas été jugé nécessaire. Au milieu de l'année 1877, plusieurs arsenaux étaient en mesure de livrer le transmetteur demandé. Pour toute une série de navires de guerre, la réorganisation se passa sans problème. En ce qui concerne la marine marchande, nous ne connaissons

29 Basil Hall, *An account of the Ferry across the Tay at Dundee* [Récit d'une traversée en bac à vapeur sur la Tay à la hauteur de Dundee], Dundee, s.n., 1825.

pas de sources qui indiquent que l'on se soit préoccupé de façon pareillement intensive des problèmes de communication à bord. Mais on peut supposer que l'équipement technique de la marine marchande était d'un niveau au moins égal à celui de la marine de guerre³⁰.

Avec l'élargissement des possibilités en matière de techniques de communication, de meilleures formes de coopération ont pu se développer. Mais, en fait, le nouveau transmetteur d'ordres n'a pas servi d'instrument d'intégration, il s'en faut de beaucoup.

UNE DISCIPLINE SPÉCIALE À BORD, POUR DES GENS PARTICULIERS

40 À bord des grands navires à vapeur, l'intégration des personnels de la machine dans l'équipage et dans le fonctionnement général du navire n'alla pas de soi. Il en fut de même pour l'intégration des personnels chargés du service aux passagers. En vérité, le problème s'était tôt posé d'avoir à accueillir à bord des « terriens », pour le travail en mer ; mais maintenant il ne s'agissait plus seulement d'intégrer dans l'équipage des postiers, médecins et stewards : désormais, la plus grande partie de l'équipage était constituée de travailleurs qui n'étaient pas considérés par l'équipage « pont » comme des « gens de mer ». Cela avait déjà été difficile de maintenir une stricte discipline parmi les marins, à bord de voiliers relativement petits, quand ces derniers chargeaient un fret inhabituel³¹. À plus forte raison la discipline à bord des grands navires à vapeur, avec leurs nombreux membres d'équipage non-marins et leurs très nombreux passagers, exigea-t-elle un règlement spécial. Les règles de comportement autrefois édictées par les armateurs ne valaient pas plus, à bord des grands vapeurs, pour les matelots que pour les types de travailleurs nouvellement embarqués.

Mais, à l'époque de la vapeur, les modèles traditionnels et collectifs de comportement restaient encore fermement ancrés chez les matelots. Les pratiques sociales qui avaient réglé et pacifié la vie en commun à bord dans l'ancienne navigation avaient été maintenues, ne serait-ce que de façon

30 Dans ce contexte se situe aussi l'invention du compteur de tours. Cet appareil permettait aux officiers de pont de contrôler à chaque instant, depuis la passerelle, la marche de la machine. Malgré cet avantage, les indicateurs de tours n'avaient pas encore été introduits dans la marine marchande allemande en 1897, selon les écrits du professeur de navigation R. Hahn. Pour cette raison, il recommande « de compter les tours fréquemment, de façon à savoir si la machine fonctionne efficacement, c'est-à-dire si elle est servie correctement ou non – de la sorte on exerce à tout moment un contrôle indirect sur cette machine. » (R. Hahn, *Die Schiffs-Dampfmaschine und das Manövrieren mit Dampschiffen. Bearbeitet für Schiffskapitäne und Seesteuerleute [La Machine marine à vapeur et la manœuvre des navires à vapeur : manuel rédigé à l'usage des capitaines et officiers de pont]*, Bremen, E. Hampe, 1897, p. 96.)

31 Les émigrants et émigrantes ont longtemps été désignés comme du « fret ».

rudimentaire, dans la navigation à voile au XIX^e siècle. Elles continuaient à nourrir « l'étiquette » qui réglait la vie à bord. Ces exigences en matière de comportement se transmettaient parmi les matelots par la tradition, et étaient maintenues par un contrôle réciproque. Un contrôle exercé par les entreprises de navigation n'était guère possible, et n'était d'ailleurs pas tenu pour indispensable.

À la différence des matelots du pont, les travailleurs de la machine n'avaient pas été formés aux exigences de comportement traditionnelles chez les marins. Pour eux et pour les passagers, on dut donc formuler des réglementations claires. Celles-ci sont toutes caractérisées par l'adoption de formes extérieurement militaires. Cette introduction de la discipline militaire avait aussi, assurément, des fonctions psychologiques à remplir. Elle suggérait que, moyennant une discipline militaire stricte, on pouvait faire face aux dangers présentés par les forces de la nature, de la même manière qu'une armée rigoureusement organisée décourageait un État voisin aux intentions hostiles. Cependant, les règlements ne visaient pas seulement, évidemment, à la mise en scène. Ils devaient aussi prendre en compte de très réels problèmes de sécurité maritime et, de plus, servir à garantir, pour les passagers, un haut niveau de service. Les règlements qui ont pris en compte ces aspects, peuvent être considérés comme entièrement fondés du point de vue fonctionnel.

À bord des navires à vapeur, il y avait donc plusieurs formes de discipline : une forme traditionnelle d'auto-discipline, celle régnant parmi le personnel « marin » stable ; une forme explicite de discipline, socialement orientée et reposant sur la hiérarchie, qui servait, pour tous, à garantir la préséance des « navigateurs » ; et une discipline fonctionnellement fondée. Cette dernière n'avait pas été rendue nécessaire, à terme, par le transport de passagers, car, dès ses débuts, la navigation à vapeur fut presque toujours une navigation pour le transport de passagers. Cela signifie que les règles strictes en matière de hiérarchie et de discipline, développées à cette époque depuis la terre par les maisons d'armement, ne doivent pas être regardées comme une suite nécessaire de l'innovation technique. De fait, ce qui frappe, c'est qu'il y a, dans beaucoup d'instructions détaillées, un manque : nulle part les nouveaux règlements disciplinaires n'ont été développés sur la base de contraintes techniques.

HIÉRARCHIE ÉVIDENTE, TECHNIQUE INCERTAINE

Tout à fait en opposition avec l'organisation traditionnelle du travail sur le pont, le travail dans la machine a été structuré en amont par les armateurs, au moyen d'instructions et de règles de comportement multiples³². Cela a

32 Voir notamment les instructions de la compagnie britannique Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O) et de la firme allemande Norddeutscher Lloyd (NDL).

signifié, dans les faits, une coupure radicale d'avec les formes traditionnelles du travail des marins à bord. Alors que l'équipage de pont et le commandement du navire avaient pratiquement carte blanche dans leur service à bord des navires à propulsion mixte voiles/vapeur, les armateurs ont exigé que le service de la machine soit rempli sous l'empire d'instructions rigoureuses. Que les armateurs qui, jusque-là, ne s'étaient guère immiscés dans l'exploitation technique du navire, aient exigé que leurs équipages de machine suivent avec exactitude des règles, cela s'explique facilement : comme nous l'avons déjà écrit, l'exploitation de machines à vapeur englobait de considérables capitaux. Cet état de choses entrepreneurial et économique fut une des causes centrales de la régulation du travail dans la machine par des instructions. Il n'est guère, sinon jamais, question de cet aspect dans la littérature en matière d'histoire des techniques. C'est d'autant plus surprenant que, dans presque toutes les contributions d'histoire des techniques portant sur le progrès dans la navigation à vapeur, l'amélioration du rendement est le point central. De même que les ingénieurs en développement de l'époque, les historiographes actuels sont obnubilés, quant au fonctionnement de la machine, par la consommation de charbon, plus précisément par la réduction de celle-ci. Dès qu'il est question du travail humain concret, qui maintient la machine en marche, le primat de l'économie de charbon vient régulièrement sur le tapis. Est alors traitée exclusivement la connexion homme-machine, selon une logique purement technique. C'est ainsi que la mise en place de machines à vapeur à bord des navires est souvent présentée comme la soumission des hommes au diktat de la machine, ou encore comme « l'arrivée au pouvoir de la mécanisation³³ ». Or, ce concept est privé de tout fondement empirique, puisqu'il suppose une machinerie fonctionnant correctement et sans incident. En son premier siècle, la propulsion à vapeur en était très loin.

L'imperfection du système imposait au personnel qui le servait des exigences bien particulières. Dans la pratique, elle amena le développement d'une organisation du travail qui se soustrayait largement aux instructions des armateurs. Ainsi, lors de la longue phase d'introduction de la propulsion à vapeur, deux modèles d'organisation se sont, dans le fond, superposés : la réglementation du fonctionnement technique par les armateurs, et l'organisation spontanée née de la nécessité, pour les équipages de la machine, de réparer perpétuellement³⁴. Au sein de l'exploitation routinière, l'organisation

33 Siegfried Giedion a appliqué ce concept à tous les domaines de la vie et du travail dans les sociétés industrielles : Siegfried Giedion, *La Mécanisation au pouvoir. Contribution à l'histoire anonyme* (1948), trad. de l'américain par Paule Guivarch, Paris, Centre Georges Pompidou, 1980. Cette façon de procéder a été largement imitée, aussi bien en sociologie et en histoire des techniques qu'en histoire de la navigation.

34 Voir à ce sujet Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Vom Wind zum Dampf*, op. cit., p. 185-221.

spontanée du travail surgissait déjà à la faveur d'améliorations dans la façon de procéder, proposées par le personnel, malgré le combat des armateurs contre cette tendance. À plus forte raison la division dirigiste du travail devait-elle céder la place, de manière répétée, dans les situations de danger et en cas de réparations lourdes à effectuer. L'exemple du vapeur *Gauss* montre que, quand il s'agissait de se protéger d'une catastrophe, on ne respectait pas la division dirigiste du travail³⁵. La température du palier de butée de l'arbre de l'hélice se mit à monter fortement. Le mécanicien de quart se rendit lui-même dans le tunnel de l'arbre pour y chercher la cause du dysfonctionnement. Les chauffeurs furent les seuls à rester près de la machine. L'un d'eux, disposant d'assez de présence d'esprit et de l'aptitude nécessaire, arrêta immédiatement la machine, juste au moment où le palier, ayant continué à tourner en chauffant, se rompit et où l'arbre vola en éclats. Il fut établi dans beaucoup d'autres cas que, dans les situations de danger, le personnel de la machine était en mesure de remplir, en dehors des compétences qui lui étaient habituellement attribuées, d'autres fonctions importantes. Au fond, les enquêtes des autorités maritimes ont confirmé qu'on ne pouvait venir à bout du travail concret à effectuer dans la machine uniquement en suivant strictement des instructions.

IMPROVISATION ET PERFECTIONNEMENT TECHNIQUE

Un grand nombre des premières machines à vapeur pour navire n'étaient propres pour le service à la mer que de manière insuffisante. Les machines à vapeur pouvaient certes, en principe, être installées partout, mais leur adaptation aux conditions de la navigation maritime fut particulièrement difficile. Les réparations à leur apporter ne furent donc pas l'exception, mais un facteur essentiel de leur exploitation. Elles faisaient en quelque sorte partie de la routine. D'où il ressort que les personnels devaient aussi faire face, sans aide extérieure, à des défauts aussi dans les règlements. Eu égard à la fréquence des réparations à effectuer continuellement à bord des vapeurs, il devint évident qu'au fond une organisation du travail solidement formalisée n'était plus du tout souhaitable. Tant qu'une technologie insuffisamment aboutie exigerait des aptitudes à l'improvisation de la part de l'équipage « machine », une exploitation de forme routinière serait impossible. Les journaux de quart permettent mal de mesurer, en particulier, la durée des interruptions de la routine du quart. Mais on peut voir, dans ceux qui ont été conservés, que le combat contre l'arrêt intempestif de la marche du navire était à l'ordre du jour, même à bord des navires les plus modernes de l'époque.

³⁵ Verdicts, Département de la Marine de Brême, 17 février 1905, vol. 16, p. 294.

Qu'une avarie de machine menace, il fallait s'employer immédiatement à l'empêcher. Dans une telle situation, l'observation d'une division du travail réglée hiérarchiquement devenait incertaine. Il fallait alors mettre en ligne ceux dont les savoir-faire étaient les plus appropriés. Et souvent ce furent les officiers mécaniciens, chef compris. Dans une situation de danger, ils ne devaient pas avoir honte de s'introduire dans une chaudière brûlante, dans les eaux usées, froides et puantes, du condenseur, ou encore dans les éléments mécaniques de l'appareil moteur, chauds et couverts d'huile. Ils étaient alors souvent secondés par ceux des chauffeurs et graisseurs qui étaient expérimentés. Il n'était pas question d'appeler à un semblable travail les plus âgés des chauffeurs ou les jeunes soutiers, car une telle torture demandait non seulement une condition corporelle particulière, mais aussi du métier et, indépendamment d'être dans la force de l'âge et d'être expérimenté, d'être courageux. Dans ces circonstances, il aurait été non seulement ridicule, mais encore contreproductif que la prise en charge des tâches manuelles soit orientée selon la hiérarchie formelle réglementant l'exploitation.

À travers la nécessité de réparer incessamment la machine, le personnel attaché à celle-ci a posé deux importantes conditions au fonctionnement de la machine à vapeur à bord des navires, conditions que l'on saisit facilement. D'abord naquit, du fait de l'auto-régulation de l'exploitation de la machine, une sorte de sous-système. Sans une auto-organisation du travail « sous le pont », la navigation à vapeur, au XIX^e siècle, n'aurait guère été possible. Dans ces circonstances, le personnel de la machine a eu, dans le développement de la technique de la vapeur pour les navires, une part certes invisible mais considérable. De fait, les nouvelles installations mécaniques n'ont atteint leur niveau optimal d'exploitation que par leur perfectionnement à bord, avant tout. Et cela ne vaut pas que pour la toute première phase de la navigation à vapeur, mais aussi pour les décennies suivantes. Il faut relever ici que les gens de mer n'ont jamais intégré les nouveaux appareils tels quels dans la routine du quart à la machine. En effet, ces innovations ne pouvaient être adoptées que moyennant une adaptation. Dans la littérature en matière d'histoire de la navigation, il n'est presque exclusivement question, en ce qui concerne les problèmes de développement technique, que du mauvais rendement des machines et de la grande consommation de charbon qui en découlait. Très rarement il y est exposé comment les problèmes de la nouvelle technologie ont été surmontés par les personnels de la machine. C'est ainsi que sont encore aujourd'hui colportées des affirmations du milieu du XIX^e siècle. Autrefois, on disait que la propulsion à vapeur, à bord des navires, avait garanti pour la première fois une navigation aisée et sûre. Cette présentation simpliste a été étendue, bien à tort, au service de la machine propulsive elle-même.

Or, c'est sur la base d'une machine à vapeur, moderne et censée fonctionner sans incident, qu'on en a déduit, à l'époque, des exigences de travail sans rapport avec les conditions réelles de service.

En dépit de toutes les tentatives pour solutionner le problème, la production d'énergie propulsive, dans la machinerie d'un navire à vapeur, est restée, au XIX^e siècle, un travail « manuel industriel ». Elle a toujours demandé aux travailleurs « de dessous le pont » non seulement du labeur physique, un savoir-faire et des connaissances techniques, mais aussi du courage et de l'inventivité. Et cela n'a pas, au demeurant, changé jusqu'à aujourd'hui.

UNE FORME DE TRAVAIL MARITIME AU RÉVÉLATEUR DU NAUFRAGE : LES STEWARDESSES DU *RMS TITANIC* (1912)

Justine Cousin

Professeure agrégée d'histoire, doctorante à Paris-Sorbonne

La présente contribution, issue d'un travail de recherche universitaire¹, porte sur les 19 stewardesses du *RMS Titanic*. À bord des grands paquebots transatlantiques de la Belle Époque, les stewardesses étaient, au sein du département hôtelier, l'équivalent féminin des stewards et avaient pour charge de « veiller aux besoins des passagères² ». Cette catégorie d'employées s'est développée à partir de la fin du XIX^e siècle, lorsque les grandes compagnies maritimes de navigation à vapeur, propriétaires de paquebots sans cesse plus grands et mieux aménagés, portèrent une attention nouvelle aux services de qualité destinés aux passagères, spécialement à celles qui voyageaient seules. La traversée inaugurale du *RMS Titanic*, commencée le 10 avril 1912 et dramatiquement interrompue aux premières heures du 15 avril, s'est inscrite dans le contexte d'une compétition féroce entre ces compagnies européennes pour la desserte de l'Atlantique nord. Le plus grand navire du monde pour l'époque avait été conçu pour établir la domination de la compagnie britannique White Star Line sur cette desserte, en privilégiant le luxe et le gigantisme au service des 1315 passagers embarqués à cette occasion³.

Notre objectif est, à la lueur d'un naufrage qui a tant défrayé la chronique, d'éclairer les caractéristiques de ce groupe professionnel et de voir dans quelle mesure les stewardesses se différenciaient ou non du reste de l'équipage. Après avoir fait le point sur la question des sources, nous nous intéresserons à leur profil, puis à leurs missions à bord, à leurs conditions de travail et à leur place dans la complexe organisation du bord. Nous terminerons par la manière dont elles ont traversé l'épisode du naufrage et par la place que la mémoire collective leur a ménagée.

1 Justine Cousin, *Le Personnel hôtelier féminin à bord du RMS Titanic (1912)*, mémoire de Master 1 d'histoire, université de Caen Basse-Normandie, 2009.

2 Richard Bond, *The Ship's Stewards Handbook*, Glasgow, James Munro, 1918, p. 329.

3 Le *Titanic* mesurait près de 270 m de long pour 28,5 m de large, avec une hauteur de 18 m au-dessus de l'eau.

UNE GRANDE DIVERSITÉ DE SOURCES

Pour éclairer un tel groupe professionnel, nous avons eu recours à des sources d'archives, concernant directement le *Titanic*, telles que les rôles d'équipage⁴, les photographies et les plans du navire⁵. Mais ces sources se sont avérées limitées en raison du destin même du *Titanic* et de la perte de bon nombre d'archives de la White Star Line au fil du xx^e siècle. Elles ont donc été comparées à des rôles d'équipage de navires contemporains du *Titanic*⁶ et au recensement britannique de 1911, qui comporte des statistiques sur les stewardesses⁷. Le vécu de ces travailleuses maritimes un peu particulières a également été restitué grâce à un ensemble de témoignages de stewardesses parus dans les journaux⁸ ou dans les comptes rendus des enquêtes officielles menées des deux côtés de l'Atlantique suite au naufrage⁹. Cependant, très peu de ces employées de la White Star Line ou de leurs passagères se sont exprimées de manière intégrale sur leur expérience, à l'exception d'une seule stewardesse, Violet Jessop¹⁰. Force est donc de constater que les sources concernant ces stewardesses sont diverses mais très souvent partielles. Il est certain que faire partie du département hôtelier, qui était loin d'être le plus considéré à bord et dans la société de manière générale, n'a pas aidé de ce point de vue. Ces carences se retrouvent dans la littérature prolifique produite sur le *Titanic*, qui laisse souvent de côté le département hôtelier et en particulier sa minorité d'employées¹¹.

48

- 4 Public Records Office (PRO), BT 100/259, «Titanic» Agreement and Account of Crew. Il y avait à bord 908 membres d'équipage au total, dont 421 personnes relevant du département hôtelier.
- 5 Réunis notamment dans Bruce Beveridge *et al.*, *Titanic: The Ship Magnificent*, Stroud, Tempus, 2008.
- 6 Southampton City Records Office, «Ascania» Crew List, 1911, et «Majestic» Crew Lists, 1910-1913.
- 7 *National Census of England and Wales (Occupation Tables)*, 1911, London, HMSO, 1917.
- 8 Des témoignages recueillis en particulier dans Donald Hyslop, Alastair Forsyth et Sheila Jemima, *Titanic Voices*, Southampton (England), Southampton City Council, 2006.
- 9 Board of Trade (Lord Mersey Enquiry), *Shipping Casualties (loss of the SS «Titanic»): Report of a formal investigation into the circumstances attending the foundering on 15 April 1912 of a British steamship «Titanic» of Liverpool, whereby loss of life ensued*, London, HMSO, 1912 (Parliamentary Papers, Cmd 6352) ; United States Congress Senate Committee on Commerce, *Titanic disaster: hearings before a subcommittee of the Committee on Commerce, United States Senate, Sixty-second Congress, second session, pursuant to S. res. 283, directing the Committee on Commerce to investigate the causes leading to the wreck of the White Star liner «Titanic»*, Washington D.C., Government Printing Office, 1912.
- 10 Violet Jessop, *Titanic Survivor: The Memoirs of Violet Jessop, Stewardess*, introduit, édité et annoté par John Maxton-Graham, Stroud, Sutton, 1997.
- 11 Il faut cependant signaler que le personnel hôtelier des paquebots britanniques a fait l'objet de l'étude de Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour? Catering Personnel on British Passenger Liners, 1860-1938*, thèse de doctorat, université de Liverpool, 2002.

UN RECRUTEMENT SPÉCIFIQUE

L'étude du recrutement de ces stewardesses révèle certaines particularités par rapport à leurs collègues masculins, les stewards. Nous avons en fait constaté que les stewardesses constituaient un groupe ayant des caractéristiques bien spécifiques¹². Elles étaient en majorité des femmes d'âge mûr, la plupart d'entre elles étant âgées de 34 à 44 ans, avec un âge moyen de près de 36 ans, soit 6 ans de plus que leurs collègues masculins. Ces caractéristiques des stewardesses du *Titanic* en matière d'âge sont comparables à celles constatées pour l'ensemble de ce groupe professionnel au recensement de 1911 pour l'Angleterre et le Pays de Galles¹³ ; il en va de même en ce qui concerne le statut matrimonial : plus de la moitié d'entre elles étaient célibataires, ce qui n'était pas le cas des hommes. Britanniques au sein d'un équipage essentiellement britannique, les stewardesses résidaient en majorité dans la région de Southampton. Il est vrai que Southampton était à cette époque le premier port britannique pour les navires de transport de passagers, particulièrement depuis le transfert de la tête de ligne de la White Star Line de Liverpool à Southampton, transfert qui eut lieu en 1907. Cherchant à stabiliser leurs équipages, les compagnies maritimes les encourageaient donc à se fixer dans la région de départ des navires. Il n'empêche que plus de la moitié des stewardesses ne sont pas originaires de Southampton, de Londres ou de Liverpool : il n'y aurait donc pas eu de bassin d'emploi privilégié pour ce qui les concerne, ce qui est à relier aux tâches qu'elles effectuaient à bord, comme nous le montrerons par la suite.

Ces personnels féminins ne bénéficiaient d'ailleurs pas d'une formation véritable, alors que beaucoup d'employés masculins des compagnies maritimes s'en voyaient proposer une, parfois dès l'enfance¹⁴. L'éducation ménagère que les stewardesses ont pu recevoir dans le cadre du foyer familial semblait suffire pour la White Star Line. Il faut se rappeler qu'en ce début de xx^e siècle, l'emploi des femmes était *a priori* considéré comme temporaire ou, à tout le moins, comme complémentaire des tâches domestiques, et n'était socialement accepté que dans le cadre d'un veuvage ou d'un célibat.

L'étude du processus même de recrutement permet d'en savoir davantage sur le statut de ces travailleuses. En effet, il n'existait pas d'équipage permanent à la White Star Line ; l'engagement des personnels du bord devait être renouvelé à chaque armement d'un navire. Pour trouver du travail, les personnels étaient donc étroitement dépendants du bon vouloir, au coup par coup, des compagnies maritimes. Dans le cas des stewardesses du *Titanic*, beaucoup d'entre elles

12 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

13 National Census of England and Wales (Occupation Tables), 1911.

14 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, op. cit., p. 130-104.

étaient cependant des employées expérimentées, ayant travaillé précédemment sur l'*Olympic* – *sister-ship* du *Titanic* – ou à bord d'autres paquebots de la White Star Line¹⁵. Il est vrai que la régularité des *liners* impliquait de fait celle du recrutement des employé(e)s de ces navires. Parfois, des stewardesses étaient recrutées parmi les passagères elles-mêmes, mais celles du *Titanic* étaient des professionnelles, qui ont bénéficié d'un engagement en bonne et due forme, le 6 avril 1912. L'apparence physique, l'alphabétisation, l'origine géographique et les états de service précédents faisaient partie de ce qui était exigé pour l'exercice de cette fonction. Cet examen complet s'achevait par la signature d'un document central pour les employé(e)s : les *Ship's Articles*, qui étaient une sorte d'accord entre l'équipage et son employeur, constituant une véritable réglementation de l'emploi auxquels tous étaient soumis¹⁶.

UN TRAVAIL DOMESTIQUE POLYVALENT

Les stewardesses avaient pour mission d'assurer des conditions de traversée confortables aux passagères, spécialement à celles qui voyageaient seules. Cela impliquait pour elles une grande diversité de tâches au quotidien¹⁷, au contraire de leurs collègues masculins, plus spécialisés. Elles devaient notamment maintenir le bon ordre des couchettes, le matin et à partir de 17 heures ; ce travail était inspecté en fin de matinée par leurs supérieurs. Elles s'occupaient également du service dans les chambres de leurs passagères. Elles devaient aussi nettoyer les bains et les toilettes spécifiquement destinés aux femmes – cette séparation étant exigée depuis le *Passenger Act* de 1855 ; ces équipements étaient alors en grande partie des installations collectives, non privatives, y compris en première classe. En « extra », on pouvait aussi leur demander de changer les draps, de faire l'argenterie, voire de remplir une fonction d'infirmière quand elles en avaient la capacité.

À ces fonctions plutôt physiques, les stewardesses devaient ajouter un rôle davantage psychologique. Elles constituaient en effet une compagnie pour les passagères éloignées de leurs proches le temps de la traversée – ce qui les distinguait de leur équivalent à terre, où l'isolement des clientes était forcément moins marqué. On demandait donc aux stewardesses de faire preuve de qualités « maternelles », ce qui explique que les compagnies maritimes aient privilégié les stewardesses d'âge mûr et les aient dispensé de formation.

15 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

16 Ce document codifié par le Board of Trade (ministère du Commerce) inclut notamment la durée du voyage, le poste de l'employé(e) et son salaire.

17 Richard Bond, *The Ship's Stewards Handbook*, *op. cit.*

Au sein des 19 stewardesses, il faut cependant distinguer le cas de la *matron* : cette stewardesse, affectée à la troisième classe et donc aux très nombreux migrants européens gagnant les États-Unis, était chargée de répondre aux besoins des familles et des femmes seules. Elle maternait ces dernières en leur prodiguant une éducation ménagère et assurait une fonction plus morale et psychologique que ses collègues des ponts supérieurs. Elle enseignait aux passagères comment nourrir et prendre soin des enfants dans l'intérêt de ces derniers, mais surveillait également la chasteté et le bon maintien des voyageuses¹⁸, sans oublier de les éduquer aux installations sanitaires offertes à bord¹⁹.

Le navire peut ainsi être considéré comme un système social autosuffisant : les stewardesses y exerçaient les mêmes tâches de services à la personne et de ménage que dans le cercle familial, mais avec un côté « éducateur » en plus. L'élément marin était peu présent dans leur vie quotidienne, qui se rapprochait dans l'ensemble de celle des personnels hôteliers à terre. La spécificité de leur mission tenait d'une part à leur inclusion dans un équipage de navire de près de mille personnes, fortement hiérarchisé et peuplé de métiers très divers ; elle tenait d'autre part à l'isolement suscité par la navigation transatlantique, entraînant le développement de relations plus personnelles entre ces stewardesses et les passagères.

DES CONDITIONS DE TRAVAIL INTENSIVES

En ce qui concerne à présent les conditions de travail des stewardesses, il faut les rapprocher de celles du département hôtelier du paquebot, en général. Les conditions de travail des membres de ce département comportaient de nombreuses spécificités. Les travailleurs de la mer, les véritables « marins », n'étaient pas concernés par les régulations législatives applicables à terre ; c'était encore moins le cas pour le département hôtelier. Les horaires du personnel hôtelier d'un paquebot correspondant, par principe, aux périodes d'activité de passagers « enfermés » à bord, en haute mer, les employés en cause étaient potentiellement en service de jour comme de nuit, sept jours sur sept, alors que le service était particulièrement intensif sur les navires de la White Star Line. La journée type débutait à 6 heures pour se terminer à 22 heures, soit plus de 100 heures de travail par semaine dans le département hôtelier, contre 56 heures pour les chauffeurs et les soutiers, affectés aux machines, et 84 heures pour les

18 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, op. cit., p. 236-237.

19 Beaucoup de migrant(e)s venaient d'Europe centrale où les équipements sanitaires étaient encore très sommaires, voire inexistantes ; les stewards et stewardesses devaient leur montrer comment utiliser les toilettes et les baignoires du bord : Bruce Beveridge *et al.*, *Titanic: The Ship Magnificent*, op. cit., p. 143.

matelots du « pont »²⁰. Le temps de travail du département hôtelier était rythmé par le service des repas : petit déjeuner entre 8 h 30 et 10 h 30, *lunch* de 13 h à 14 h 30 et dîner de 18 h à 19 h 30²¹.

52 Aucune heure supplémentaire n'étant possible dans ces conditions, les stewardesses ne pouvaient pas compter sur un supplément de salaire. Elles escomptaient toutefois toucher un salaire fixe d'un montant de £ 3 par mois, selon le contrat d'engagement pour ce voyage inaugural, soit la même somme que les stewards – chose rare dans la société de l'époque, où peu de femmes pouvaient se prévaloir d'un salaire équivalent aux hommes pour un même poste. Ce salaire était plus élevé qu'à terre, pour des tâches équivalentes : pour les compagnies maritimes, il s'agissait d'attirer à bord une main-d'œuvre compétente. Cette somme de £ 3 restait cependant bien inférieure à celle touchée dans les autres départements : £ 5 pour les matelots du pont et £ 6 pour les chauffeurs aux machines²². Il est vrai que le relativement maigre salaire des personnels hôteliers se voyait augmenté par la pratique des pourboires. Ces derniers s'avéraient bien plus rémunérateurs qu'à terre²³, mais dépendaient du lieu de travail et de la classe d'affectation du personnel, sans pour autant être proportionnels aux attentes. Surtout, ils révélaient encore plus l'étroite soumission des stewardesses à leurs passagères, avec cette docilité dont elles devaient faire preuve en permanence. Or, force est de constater que les requêtes étaient parfois sans limites, surtout en première et en deuxième classe²⁴, alors que les passagères faisaient rarement preuve d'encouragements ou de signes de gratitude à l'égard des stewardesses.

Cette soumission se voyait jusque dans l'hébergement réservé aux stewardesses à bord. Celles-ci disposaient en effet de cabines aux mêmes niveaux que les espaces affectés aux passagers, près des cabines de ces derniers, bien loin, donc, des dortoirs destinés au reste de l'équipage – et notamment à leurs collègues masculins, dortoirs situés nettement à l'écart du logement des passagers. L'espace disponible pour les personnels embarqués sous pavillon britannique

20 Valerie Christine Burton, *The Work and Home Life of Seafarers with Special Reference to the Port of Southampton, 1871-1921*, thèse de doctorat, University of London, 1998, p. 116.

21 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, *op. cit.*, p. 142.

22 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

23 Valerie Christine Burton, *The Work and Home Life of Seafarers...*, *op. cit.*, p. 84 : les pourboires pouvaient représenter un montant équivalent voire supérieur au salaire versé par la compagnie.

24 Les demandes de toute nature ne manquaient pas, comme le détaille la stewardesse Violet Jessop, à propos de l'une de ses passagères : « “Ma chère, je ne peux vraiment pas prendre mon déjeuner dans la salle à manger aujourd'hui, c'est beaucoup trop bruyant. Et en plus je n'aime pas les gens assis à côté de moi, donc je sais que vous me l'apporterez dans ma cabine” [...]. Avec le plus charmant des sourires elle ajoutait : “Mais pas avant 14 heures, parce que je n'ai pas d'appétit avant.” » (Violet Jessop, *Titanic Survivor*, *op. cit.*, p. 75.)

était réglementé : 34 m² pour deux personnes, selon les stipulations du Board of Trade²⁵. Mais les stewardesses du *Titanic* ont bénéficié d'une tendance globale à l'amélioration des conditions d'hébergement des équipages de paquebot : leurs cabines, prévues pour deux à trois personnes, étaient ainsi assez proches en termes d'aménagements de ce qu'on pouvait trouver pour les passagers payants du navire, de troisième classe, voire de deuxième classe²⁶. Leurs collègues masculins étaient moins bien lotis.

Mais si les stewardesses bénéficiaient d'un certain avantage qualitatif en logeant près de leurs passagères, cela impliquait aussi une discipline renforcée, en raison même de cette proximité. Elles devaient suivre, au même titre que leurs collègues masculins, un code de conduite relativement strict, afin d'assurer la bonne réputation de la compagnie maritime. La conduite et la présentation – avec un accent mis sur l'uniforme – étaient particulièrement surveillées dans ce but. Les stewardesses devaient éviter de fréquenter les espaces dévolus aux passagers une fois leur service considéré comme fini, mais on leur interdisait également de bavarder avec des collègues stewards et, bien évidemment, de rester dans la même cabine qu'eux²⁷. En cas de manquement à ces règles, elles subissaient une répression disciplinaire hiérarchisée, réglementée par les *Ship's Articles*. Telles étaient les exigences pour qui voulait garder ce travail, dans la mesure où « il n'y [avait] rien de stable dans cet emploi, puisqu'[elles pouvaient] être renvoyées au moindre prétexte », comme en témoigne la stewardesse Violet Jessop²⁸.

UNE ORGANISATION TRÈS HIÉRARCHISÉE DU TRAVAIL À BORD

Pour ce qui est de l'organisation même du travail au quotidien, il faut tout d'abord souligner le partage de l'ensemble du corps des stewardesses en sections déterminées par la classe. On comptait à bord 17 stewardesses affectées à la première classe, une pour la deuxième classe et une dernière pour la troisième classe²⁹. Le ratio stewardesses/passagères variait donc logiquement en fonction de la classe et du service attendu : une stewardesse pour 8 passagères en première classe, une pour 93 en deuxième classe, et une pour 165 en troisième classe³⁰.

25 *Papers showing the action to be taken by the Board of Trade with regard to the recommendations of the Royal Commission on Labour respecting seamen of the Mercantile Marine*, London, HMSO, 1894, vol. XXXV-1.

26 Toutes disposent de lavabos, de sofas, de véritables lits et d'armoires privatives.

27 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, op. cit., p. 155-156.

28 Violet Jessop, *Titanic Survivor*, op. cit., p. 80.

29 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

30 PRO London, BT 27/780B, «Titanic» Agreement and Account of Crew, Names and Descriptions of British Passengers Embarked at the Port of Southampton, 10 avril 1912.

Les stewardesses se voyaient tout de même adjoindre l'aide d'un collègue steward pour les tâches les plus physiques et les plus sales : dans ce travail en équipe, c'était l'homme qui portait les bagages et faisait les lits en hauteur dans les cabines des passagères³¹. Cependant, s'il régnait une certaine association au quotidien, cela ne signifiait pas pour autant que les stewardesses étaient hiérarchiquement égales aux stewards. Le département hôtelier auquel elles appartenaient était en effet organisé selon des principes de section, d'ancienneté, de classe, mais aussi de sexe³². Dans ce cadre strictement hiérarchisé, les stewardesses recevaient des ordres mais n'en émettaient pas : elles étaient au bout de la chaîne de transmission reliant le commandant aux officiers puis au chef de département, au chef de section, au steward et enfin à la stewardesse. Les hiérarchies maritimes traditionnelles se combinaient ainsi avec de nouvelles idées sur l'organisation du travail, venues des industries à terre et enjoignant de séparer la décision de l'application. D'ailleurs, s'il y avait bien un poste de stewardesse en chef, il n'était pas formalisé, y compris en termes de salaire. La seule ascension hiérarchique possible étant donc l'exercice en première classe³³, les stewardesses étaient, à bord du paquebot, confinées à des fonctions domestiques subalternes.

Au sein de cette organisation, les femmes se trouvaient marginalisées de diverses manières. Cela était vrai numériquement – 19 stewardesses pesaient peu au regard de 885 hommes d'équipage³⁴ – mais aussi spatialement : elles se trouvaient dispersées sur six ponts différents, dans les endroits les moins favorables des espaces passagers : à côté des escaliers, des toilettes ou bien encore des ventilateurs³⁵. En accord avec les mentalités de l'époque, il était en effet fondamental pour les compagnies maritimes de séparer autant que possible l'équipage des passagers, mais aussi les hommes des femmes. Dans cet espace clos qu'était le paquebot transatlantique, ces nombreuses divisions physiques et hiérarchiques limitaient forcément le développement d'une conscience de groupe au sein des stewardesses. Il faut également ajouter que dans un monde maritime professionnel traditionnellement

31 C'est ce qu'indique une stewardesse du *Titanic* citée dans Jo Stanley, « The Company of Women », *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, vol. 9, n° 2, avril 1999, p. 69-86, ici p. 84.

32 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, *op. cit.*, p. 226-227.

33 La stewardesse Jessop a ainsi été jugée assez compétente pour s'élever, en quelques mois, au sein de la White Star Line, du service de la deuxième classe à celui de la première, et pour être sélectionnée en vue des voyages inauguraux de l'*Olympic* et du *Titanic*, cette désignation étant une manière de récompenser les plus méritantes.

34 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew : pour être complet quant au personnel féminin, il faudrait ajouter aux 19 stewardesses « généralistes » les deux stewardesses affectées aux bains turcs et deux caissières de restaurant.

35 Bruce Beveridge *et al.*, *Titanic: The Ship Magnificent*, *op. cit.*, p. 232.

hostile à la présence des femmes, celles-ci étaient perçues plus ou moins consciemment comme des prédatrices susceptibles de bouleverser l'ordre établi du navire, d'autant plus qu'il ne s'agissait pas de passagères, mais bel et bien de membres de l'équipage. À bord du *Titanic* comme à bord d'autres paquebots, les compagnies choisissaient donc préférentiellement des femmes mûres qui étaient, de plus, « asexualisées » par le port de l'uniforme³⁶. Or, non seulement les stewardesses se retrouvaient ainsi marginalisées au sein de l'équipage, mais elles subissaient aussi le fait d'appartenir à un département hôtelier méprisé par le reste de l'équipage. Les gens du « pont » et de la « machine » ne percevaient pas les membres du personnel hôtelier, qui ne participaient en rien à la marche du navire, comme des « gens de mer » à part entière³⁷, notamment en raison des pourboires : ils les voyaient comme des êtres serviles, dépendant du bon vouloir des passagers, qu'eux-mêmes considéraient comme du « fret ». Le fait que le département hôtelier était le seul à ne pas avoir de cantine, car ses membres étaient supposés se nourrir avant tout des restes des repas de passagers, n'aidait pas à contrebalancer cette perception.

L'étude de l'organisation du travail des stewardesses révèle donc les multiples marginalisations – voire ségrégations – qu'elles subissaient vis-à-vis des autres membres d'équipage, en tant que femmes proches des passagers, mais aussi en tant que membres du département hôtelier. Au final, elles se rattachaient davantage au groupe des femmes qu'à celui des employés du bord, ce que le naufrage a d'une certaine façon montré.

SURVIVRE AU NAUFRAGE ET DANS LA POSTÉRITÉ

Dans cette exploration du travail des stewardesses du *Titanic*, il faut nécessairement en venir à ce qui leur est arrivé pendant et après le naufrage, puisqu'une des particularités du travail maritime est tout de même d'être constamment exposé aux dangers éventuels de la navigation, la mécanisation ayant à la fois réduit certains risques et créé de nouvelles causes d'accident.

En vertu de l'organisation précédemment décrite, les stewardesses ont eu pour tâche de transmettre à leurs passagères les ordres venus de leurs supérieurs hiérarchiques, suite à la collision avec l'iceberg, survenue au soir du 14 avril 1912. Et leur rôle a été d'autant plus important que le navire n'a

36 Violet Jessop, *Titanic Survivor*, *op. cit.*, p. 53 : lorsqu'elle obtint son premier poste, on lui demanda de s'enlaidir, en lui imposant « une sorte d'uniforme d'infirmière ».

37 « À bord, les membres des autres départements – à la fois les officiers et les mécaniciens [...] – les regardent avec un mépris non dissimulé » (*ibid.*, p. 111).

coulé que lentement. Bien qu'étant en repos depuis environ 22 heures, les stewardesses se sont ainsi chargées de réveiller les passagères, de leur mettre un gilet de sauvetage et de leur faire rejoindre le pont où étaient localisés les canots de sauvetage. Ces tâches se rattachent à la spécificité maritime de leur fonction, puisqu'elles étaient également chargées de la sécurité des femmes dont elles avaient la charge. À cette occasion, elles ont fait preuve d'une grande efficacité ; il est vrai que trois d'entre elles avaient déjà connu de sérieux accidents de mer³⁸. Cela étant, cette efficacité a été forcément plus « brutale » en troisième classe, au vu du nombre de femmes concernées. Dans ces conditions de travail pour le moins difficiles, les stewardesses ont continué à servir leurs passagères, sur le pont. Même si beaucoup d'entre elles croyaient le navire insubmersible³⁹, les stewardesses ont dû, dès lors que l'évacuation a été décidée, se résoudre à inciter les passagères à monter dans les canots – appliquant le principe « les femmes et les enfants d'abord » ; or, les passagères étaient réticentes, tout au moins au début : le navire ne paraissait pas condamné, et il faisait très froid, dans des embarcations découvertes ; de plus, celles qui voyageaient en couple devaient se séparer de leur mari.

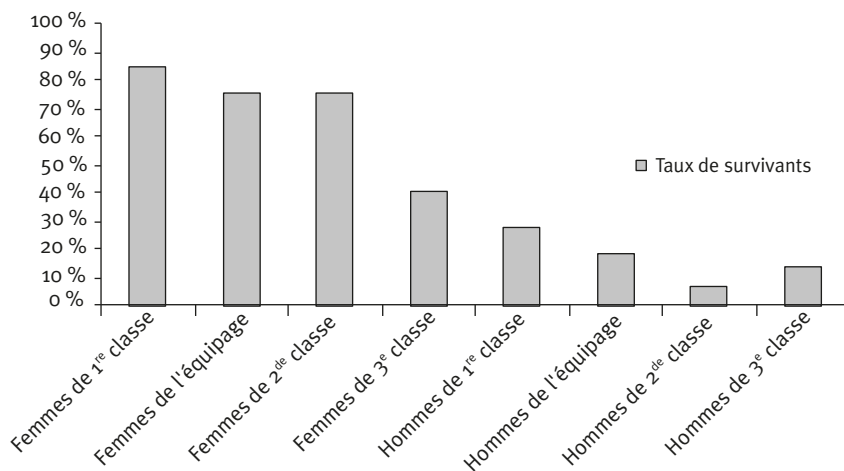
Par la suite, les stewardesses se seraient regroupées, avant d'embarquer finalement dans quatre canots, parmi les derniers à partir. L'étude de la proportion de femmes d'équipage à avoir survécu au naufrage aboutit à des résultats très clairs, puisque cette proportion fut de 87 %, soit un taux égal à celui des femmes de deuxième classe et légèrement inférieur à celles de première classe, comme le montre le **graphique 1**. Surtout, ce chiffre très élevé dépasse de très loin celui des membres d'équipage masculins pris dans leur ensemble, qui fut de 22 %. Par rapport aux trois départements du bord, les stewardesses ont eu, de loin, le taux de survie le plus élevé de tous, comme on peut le voir dans le **graphique 2**⁴⁰. Elles ont donc constitué une part non négligeable des 711 survivants du naufrage⁴¹.

38 La stewardesse Jessop était à bord de l'*Olympic* lors de sa collision avec le *HMS Hawke* ; Robinson sur un paquebot de la *Canadian Pacific*, le *Champlain*, lors d'une collision avec un iceberg ; Gold sur le *Suevic* lors de son échouage en 1907.

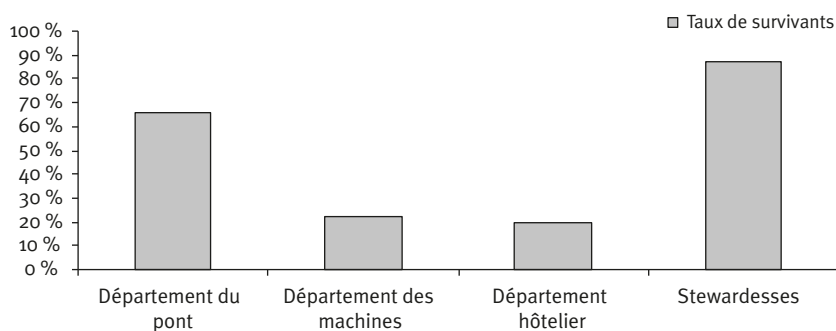
39 Violet Jessop, *Titanic Survivor, Stewardess*, op. cit., p. 130 : le *Titanic* « sembl[e] si stable ».

40 Board of Trade (Lord Mersey Enquiry).

41 Un chiffre bien maigre quand on le compare à celui des 1 503 décès relevés dans l'enquête britannique.



Graphique 1. Proportion de survivants au naufrage du *Titanic*, selon les catégories de l'équipage et des passagers (source : Board of Trade, Lord Mersey Enquiry).



Graphique 2. Pourcentage de survivants au naufrage du *Titanic*, parmi l'équipage, selon le département d'affectation (source : Board of Trade, Lord Mersey Enquiry).

Si les stewardesses ont survécu dans de telles proportions, c'est parce qu'elles ont été considérées d'abord comme des femmes, avant de l'être comme des membres de l'équipage. Un témoignage rapportant des propos de Bruce Ismay, président de la White Star Line et présent lors du naufrage, est sans équivoque sur ce point :

Ismay réapparut et demanda à haute voix :

— Est-ce qu'il reste encore des femmes avant que ce canot ne parte ?

— Je suis seulement une stewardesse, répondit une voix.

— Peu importe, dit-il. Vous êtes une femme, prenez place.

La stewardesse s'avança alors et Ismay l'aida à embarquer dans le canot⁴².

⁴² United States Congress Senate Committee on Commerce, *Titanic disaster*, rapport cité.

Toutes les stewardesses de première classe ont survécu – étant, c’est vrai, comme les passagères de première classe, plus proches du pont des embarcations. Le travail a été beaucoup plus délicat en troisième classe, alors qu’il n’y avait pas eu d’exercice d’évacuation à bord⁴³. Mais les stewardesses qui sont mortes à bord semblent l’avoir choisi⁴⁴. Tout comme les nombreux membres masculins de l’équipage, spécialement « hôtelier », qui, eux, se savaient condamnés sans aucune possibilité d’évacuation, elles ont participé au maintien d’un ordre relatif sur le pont⁴⁵.

58

Toutefois, une toute autre réalité commence pour les stewardesses une fois embarquées dans les canots. Les cadres traditionnels sont brouillés dans ce contexte pour le moins traumatique : les quarts à l’aviron occupent aussi bien les passagers que les membres d’équipage, stewardesses incluses. Nous rappellerons ici que les stewardesses, tout comme une large partie des membres d’équipage, n’avaient pas toujours une grande expérience de navigation au contact même de l’élément marin, en raison de leurs fonctions à bord et de leur origine géographique. Au reste, les stewardesses étaient souvent peu distinctes physiquement des passagères, puisqu’elles ont superposé des couches de vêtements par dessus leur uniforme. Au cours de la nuit, une partie des stewardesses exerça cependant une fonction domestique dans la continuité de leurs missions à bord, alors qu’elles étaient, de fait, relevées de leurs fonctions⁴⁶. Ainsi, une des stewardesses veilla une femme qui avait laissé son mari à bord et ne cessait de pleurer.

Mais si l’ensemble des rescapé(e)s semble faire corps immédiatement après le naufrage, ce n’est plus le cas une fois récupérés par le paquebot *Carpathia*, à l’aube du 15 avril 1912, après deux heures d’attente au minimum dans le froid. Des passagères commencent alors à reprocher à certains membres d’équipage et en particulier aux stewardesses d’avoir pris la place de leurs proches dans les canots. Une des stewardesses témoigne :

Nous fûmes sérieusement malmenées par les passagères parce nous avions été sauvées et on nous dit qu’on aurait dû céder nos places dans les canots aux

43 Ni les passagers ni les membres d’équipage ne savaient donc à quels canots ils étaient affectés.

44 « La *matron* de troisième classe, retourna même à sa cabine après avoir emmené les passagers dans leurs canots et s’enferma, remarquant “Je vais rester où je suis en sécurité” » (*Lloyds Weekly News*, 21 avril 1912).

45 Dans la société édoïenne du temps, le sens de la responsabilité et de l’obligation envers autrui dépasse toutes les autres valeurs morales.

46 Walter Lord, *A Night to Remember*, New York, R. & W. Holt, 1955, p. 89 : une fois tous les canots partis, le commandant Smith a relevé les membres d’équipage de toute responsabilité, les laissant libres de lutter pour leur propre survie.

passagères. Les femmes nous demandèrent brutalement quelle raison justifiait notre présence ici et une femme vint vers une stewardesse et lui dit qu'on ne devrait pas être transportées comme passagers, mais mises au travail⁴⁷.

Les stewardesses furent ainsi très vite rappelées à leur statut subalterne. Du point de vue de certains passagers, de première classe plus particulièrement, le travail des membres d'équipage à leur service impliquait le sacrifice ultime.

Surtout, dans le contexte d'un naufrage aussi médiatique, le contrôle de la compagnie maritime sur ses employés continua bien après le 15 avril. Bien qu'ayant été « déchargés de leur tâche en mer⁴⁸ », ces derniers sont retenus en quasi prisonniers sur un *liner* dans le port de New York, où le *Carpathia* les a emmenés, avec pour instruction de ne pas communiquer avec la presse⁴⁹. Fin avril, les stewardesses sont finalement rapatriées en Angleterre avec tous les membres de l'équipage qui, comme elles, n'avaient pas été requis pour témoigner devant la commission d'enquête étasunienne ; leur rapatriement s'effectue à bord du *liner* qui les avait hébergées après le naufrage. Une fois arrivés à Plymouth, tous sont à nouveau retenus sur les docks en attendant de faire des dépositions au Board of Trade, pour la commission d'enquête britannique. Pour la première fois depuis le naufrage, la White Star Line cède face à la pression publique et autorise enfin la presse à interviewer l'équipage, qui n'est pas encore libéré de ses obligations⁵⁰. Ce n'est finalement que le 30 avril que l'emprise de la compagnie prend fin pour la plupart des stewardesses et de l'équipage en général : tous sont acheminés jusqu'à Southampton, où ils peuvent enfin retrouver leurs proches. Le répit est de courte durée pour deux des stewardesses, puisqu'elles sont convoquées en mai 1912 pour témoigner dans le cadre de l'enquête britannique sur le naufrage, parmi 96 autres personnes. Cette enquête très technique et pourtant largement médiatisée ne débouche sur aucune remise en cause : son but est de montrer la supériorité de l'ordre et de la discipline britannique, de mettre en avant la majesté des conduites individuelles ; les institutions officielles, comme le Board of Trade, et les hiérarchies traditionnelles s'y trouvent légitimées⁵¹.

Une fois leur travail achevé, les stewardesses reçoivent un salaire couvrant la période allant de l'embarquement au naufrage, puisque que les *Ship's Articles*

47 Témoignage fourni dans le *Guernsey Post and Star*, 19 avril 1990.

48 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

49 « Une fois qu'ils furent à bord [...], on leur dit qu'ils seraient virés pour de bon s'il s'avérait que l'un d'entre eux avait désobéi aux instructions et avait parlé » (*New York Times*, « Sealing the lips of the *Titanic* crew », 21 avril 1912).

50 Donald Hyslop *et al.*, *Titanic Voices*, *op. cit.*, p. 213.

51 Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 300.

lient le contrat de travail au navire pour lequel a été signé l'engagement⁵². Cela a représenté la maigre somme de 14 shillings. Suite à d'importantes batailles syndicales, l'équipage a finalement été dédommagé par la White Star Line pour l'ensemble de la période passée hors d'Angleterre, soit 13 jours. Mais face à ce cas de chômage forcé, l'équilibre financier était devenu précaire pour certaines des stewardesses : l'une d'entre elles affirme ainsi à sa sœur qu'elle « [a] tout perdu⁵³ ». Les fonds collectés par le journal *The Daily Telegraph* sont donc bienvenus⁵⁴. Les enfants des trois stewardesses décédées à bord ont tout de même bénéficié de l'aide d'un fond de secours destiné au soutien des veuves, des orphelins et des personnes à charge des naufragé(e)s, suite à une souscription organisée en Grande-Bretagne⁵⁵. Les paiements hebdomadaires s'étalèrent jusqu'à l'âge de 16 ans pour les garçons et de 18 ans pour les filles, en fonction du salaire des défunt(e)s. Les sommes ainsi versées, maigres comparées à celles dont ont bénéficié d'autres ayants droit de membres d'équipage, a tout de même permis la subsistance et l'éducation des six enfants des trois stewardesses naufragées.

Nous pouvons trouver une dernière trace de ce travail maritime un peu particulier qui fut celui des stewardesses dans les mémoriaux érigés en divers lieux, alors que beaucoup de corps n'ont pas été retrouvés. Les stewardesses ne s'y trouvent pas honorées, y compris sur celui dédié à l'équipage hôtelier, situé à Southampton. Dans la mémoire collective, elles ne seraient donc pas distinguées par leur héroïsme, au contraire d'une de leurs glorieuses collègues à la fin du XIX^e siècle⁵⁶.

Mais cette mise sous silence du travail des stewardesses à bord du malheureux paquebot les concerne d'abord elles-mêmes. Pour la grande majorité d'entre elles, leur travail sur le *Titanic* ne fut qu'un épiphénomène dans leur vie :

52 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew : les *Discharge Books* – livrets de libération – des membres d'équipage survivants indiquent tous « *Discharged at sea* », littéralement « libéré(e) en mer ».

53 Lettre de la stewardesse Sloan à sa sœur, publiée dans Stephen Cameron, «*Titanic*»: *Belfast's Own*, Dublin, Wolfhound Press, 1998, p. 126.

54 Jessop témoigne ainsi avoir reçu £ 25 de ce fond, une somme considérable au vu de son salaire de base.

55 *Mansion House «Titanic» Relief Fund Booklet*, 1913.

56 Il s'agit de la stewardesse Rogers, qui dispose d'un mémorial individuel à Southampton depuis le naufrage du *SS Stella* en 1899 : elle avait refusé d'embarquer dans un canot de sauvetage surchargé et réconforta l'équipage sur le départ avec un cri amical « Au revoir, au revoir ». Rogers considéra qu'il était de son devoir de s'assurer que l'ensemble des employées féminines sous ses ordres soient descendues sans danger dans les canots, allant jusqu'à céder son propre gilet de sauvetage à une collègue qui n'en avait pas (Jean H. Cook, *Dictionary of National Biography*, Oxford, Oxford University Press, 2005, notice « Rogers, Mary Ann [1855-1899] »).

beaucoup se sont éloignées très rapidement d'une scène médiatique avide de témoignages et ont repris le cours de leur existence. Certaines ont poursuivi leur carrière en mer sur un laps de temps plus ou moins long⁵⁷ ; d'autres se sont installées définitivement à terre. Il est donc logique que ce voyage ne soit pas toujours mentionné dans leurs épitaphes⁵⁸.

Notre étude du groupe des stewardesses du *Titanic* a révélé un travail maritime bien particulier, et souvent oublié, que le naufrage a permis de mettre en relief. Les caractéristiques que nous avons fait ressortir s'expliquent en grande partie par les fonctions domestiques que ces femmes remplissaient à bord. Ce travail de service très polyvalent s'accompagnait de conditions de travail intensives au service des passagères et d'un encadrement strict de la part de la compagnie. Les caractéristiques proprement maritimes de ce travail apparaissent suite à la collision avec l'iceberg, à l'occasion de laquelle les stewardesses ont eu à s'occuper des passagères d'une manière inédite. Mais ces employées, qui se trouvaient marginalisées à bord en tant que femmes, mais aussi en tant que membres d'équipage du département hôtelier, l'ont aussi été dans la postérité. Du moins, leur cas démontre-t-il que l'histoire maritime, elle aussi, peut croiser ses approches avec les *gender studies*.

57 Six d'entre elles servent à nouveau la White Star Line en 1912 ; deux s'installent au Canada et en Australie.

58 Brian Ticehurst, « *Titanic* » *Victims Discovered in the Old Cemetery – the Common*, Southampton, Swaythling, B. & J. Printers, 1995.

ÊTRE OFFICIER DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE
TRANSATLANTIQUE SUR LA LIGNE DE NEW YORK
PENDANT LES TRENTE GLORIEUSES

Julien Delente

Doctorant d'histoire à l'université du Havre

Dans les rangs de la marine marchande, les officiers affectés aux paquebots de la Transat – la Compagnie générale transatlantique – ont toujours occupé une position privilégiée. Héritiers du savoir-faire et du glorieux passé de l'illustre compagnie fondée en 1855, à la fois marins et ambassadeurs, ils ont incarné une certaine idée du métier de marin en véhiculant l'image de la France auprès des élites transportées sur l'Atlantique. Entre 1945 et 1975, ces officiers ont connu une période mouvementée pour la compagnie entre la reconstruction de la flotte dans l'effervescence des Trente Glorieuses et la décadence de la ligne Le Havre-New York, victime de la concurrence aérienne et des chocs pétroliers. Pourtant, les études globales sur ce corps d'officiers hors norme, qui fut l'objet de toute l'attention de la Transat, restent rares. En effet, l'essentiel des travaux porte sur la Compagnie générale transatlantique en tant qu'entreprise¹, ou sur sa flotte². Quelques travaux abordent les passagers, qu'ils soient de troisième classe³ ou de première classe⁴. En revanche on ne recense que des études très limitées sur les personnels⁵, et rien sur les officiers de la Transat. Il est donc utile de revenir sur leur carrière pour comprendre l'intérêt de la compagnie à entretenir une telle élite sur ses paquebots.

- 1 Marthe Barbance, *Histoire de la Compagnie générale transatlantique. Un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et Métiers Graphiques, 1955 ; Antoine Frémont, *La French Line face à la mondialisation de l'espace maritime*, Paris, Anthropos, 1998.
- 2 Ludovic Trihan, *La Compagnie générale transatlantique. Histoire de la flotte*, Grenoble, Glénat, 1991. On pourra également consulter les travaux de Daniel Hillion, William H. Miller ou encore John Maxtone-Graham.
- 3 Lorraine Coons et Alexander Varias, *Tourist Third Cabin: Steamship Travel in the Interwar Years*, New York, Palgrave MacMillan, 2003.
- 4 Élizabeth Coquart et Philippe Huet, *Stars et paquebots*, Fécamp, Éditions des Falaises, 2004 ; Michael B. Miller « The Business Trip: Maritime Networks in the Twentieth Century », *Business History Review*, vol. 77, n° 1, 2003, p. 1-32.
- 5 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005.

Pour cet article, outre les études et les fonds d'archives cités dans le texte, je me suis appuyé sur des sources orales et plus particulièrement sur les entretiens que j'ai menés auprès de deux anciens commandants de la Transat, Jean-Yves Bonis et Edmond Bechhoefer. Chaque source orale a été transcrite selon la codification établie par Florence Descamps⁶. D'autres entretiens réalisés par l'association French Lines (AFL), ont complété mon analyse, après que j'ai pris soin de les transcrire, car il n'en existait aucune transcription. Il s'agit des entretiens avec le commandant Gérard Vandeveld, le docteur Antoine Galant et le chef mécanicien Jean Chouan. L'étude approfondie de ces entretiens étaye une large partie de mon propos ; ils sont cités dans le texte quand ils me semblent mériter d'être plus particulièrement soulignés.

Il convient alors de s'attarder dans un premier temps sur la formation de ces marins pour ensuite s'intéresser à l'exercice de leur métier à travers l'étude des conditions de navigation et des différents types de service d'officiers présents à bord. Enfin, nous essaierons de comprendre leur état d'esprit une fois qu'ils sont parvenus à l'apogée de leur carrière.

ACCÉDER À L'ÉLITE DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

Au lendemain de la guerre, la France achète 75 *liberty-ships* dont 32 reviennent à la Transat : il faut relancer au plus vite la ligne de New York. La compagnie se trouve donc confrontée à une forte demande en personnel pour réarmer sa flotte et surtout les célèbres paquebots à coque noire et cheminées rouges, symboles de la Transat. Ainsi, de 564 officiers en 1945 elle passe à 1049 en 1950.

Entre terre et mer, une formation exigeante

Les compagnies recrutent auprès des six principales écoles nationales de la marine marchande. Ces écoles appelées *Hydros* – écoles d'hydrographie – forment les officiers en charge de l'encadrement des services pont ou machines. Pour les futurs officiers, les opportunités de carrière étaient donc intéressantes, et la plupart d'entre eux bénéficièrent effectivement d'un avancement exceptionnel, amélioré encore par la conjoncture économique très favorable. La formation se faisait en deux ans. La première année, les élèves étudient les mathématiques, la physique, la manœuvre, l'astronomie, la navigation, la théorie du navire, qui leur apportent une solide formation scientifique indispensable à l'exercice de leur métier. S'ensuit un stage en mer obligatoire. Seuls les élèves ayant passé

6 Florence Descamps, *L'Historien, l'archiviste et le magnétophone. De la constitution de la source orale à son exploitation*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2005.

le test de vue de la visite médicale avec succès sont admis au service pont, les autres poursuivent au service machines ou renoncent. C'est à ce moment que la Transat démarche les élèves les plus prometteurs. La deuxième année permet d'approfondir les savoirs théoriques et pratiques des élèves devenus élèves-officiers. Ceux qui souhaitent obtenir le brevet de capitaine au long cours embarquent ensuite pour valider les soixante mois de navigation indispensables, puis retournent étudier trois années supplémentaires. Précisons que la Transat exige ce sésame de tous les officiers prétendants servir sur ses paquebots. Mais ce n'est pas tout : pour devenir commandant de paquebot, l'usage veut que le postulant ait été de surcroît élève-officier de réserve lors de son service militaire⁷.

Une catégorie d'officiers un peu à part est constituée par les médecins de bord qui ne passent pas par les écoles de la marine marchande mais doivent réussir l'examen de médecine de la marine marchande après avoir obtenu leur doctorat. Ce n'est qu'après trois années d'expérience qu'ils sont titularisés⁸. Après la seconde guerre mondiale, trois générations d'officiers cohabitent : les anciens d'avant-guerre qui occupent désormais les postes les plus élevés – commandant Jacques Lévêque sur le *Liberté* de 1951 à 1954, commandant Franck Garrigue sur l'*Île-de-France* de 1951 à 1953, commandant Jean Le Manchec sur le *De Grasse* de 1947 à 1949 ; les jeunes officiers recrutés dans l'urgence qui obtiennent presque immédiatement des postes prestigieux ; et la nouvelle génération, amenée à leur succéder mais contrainte pour le moment de patienter en attendant que des postes se libèrent. Cette cohabitation entre les jeunes et les anciens a contribué à consolider la formation des nouveaux arrivants⁹. Elle a mêlé également partisans d'une navigation « à l'ancienne » et défenseurs des nouvelles technologies. L'apparition des premiers radars, révolution dans le monde maritime, ne fut d'ailleurs pas toujours accueillie avec entrain par les partisans de la « vieille école » adeptes de la navigation « à l'œil », c'est-à-dire jumelles en mains.

Le choix des meilleurs

La Transat s'est donnée pour ambition de structurer au maximum ses états-majors et d'avoir les meilleurs officiers sur ses paquebots de la prestigieuse ligne de New York. En faire partie implique donc de détenir les plus hauts brevets.

7 Entretien du commandant Edmond Bechhoefer conduit par Julien Delente à Sainte-Adresse le 7 avril 2010, enregistrement audio numérisé et transcrit, collection privée Julien Delente (en cours de dépôt à l'université du Havre).

8 Archives de l'AFL, Statut des états-majors CGT, 1950-1951, 1997 004 0584.

9 Entretien du commandant Gérard Vandeveldé conduit par Gaëtan Crespel au Havre le 21 février 2003, enregistrement audio numérisé par l'AFL et transcrit par Julien Delente en 2010.

Sur un transatlantique, la majorité des officiers détiennent le brevet de capitaine au long cours. Quant au commandement d'un navire, il est un véritable sésame réservé par une tradition bien enracinée, à des officiers ayant servi au préalable comme officiers de réserve dans la Royale¹⁰ et ayant accompli une carrière forcément remarquable et rigoureusement évaluée par la compagnie. Certains officiers ont dû attendre près de vingt ans en tant que lieutenant, puis presque autant de temps avec le titre de second capitaine avant de pouvoir commander¹¹, moins de dix ans avant de partir en retraite¹².

La « caste » des officiers de la Transat est un sanctuaire bien gardé : beaucoup de candidats potentiels et peu d'élus. De ce fait, l'avancement pour tous les officiers et commandants est déterminé par un système de notation. Il repose sur une série de critères particulièrement sélectifs. Ainsi, pour la Transat il était inenvisageable de confier de grandes unités à des officiers qui n'auraient pas été, au préalable, notés rigoureusement.

66

La notation, prix du prestige

L'intégralité du personnel de la Transat est notée. Un officier est noté plusieurs fois par an. À chaque débarquement, l'officier est noté par un nombre variable de supérieurs. Cela permet à l'armateur d'avoir, par le biais de la direction de l'armement, une vision globale et de faire ses choix d'avancement en fonction de critères supposés être les plus objectifs possibles.

Même si la sévérité des commandants peut varier, la direction de la compagnie espère, par la multiplication des notations – des centaines –, obtenir un équilibre, permettant d'apprécier la qualité réelle de l'officier. Par conséquent, le *turnover* au sein de la hiérarchie est plus régulier qu'ailleurs, et permet par exemple à un officier de la Transat de commander onze fois alors qu'un officier de la marine de guerre ne commande que deux ou trois fois dans sa carrière.

L'annuaire des officiers, où est répertorié et classé dans l'ordre hiérarchique l'ensemble des officiers de la Transat, varie donc régulièrement en fonction de l'avancement au sein de son état-major. Ce système de notation est divisé en deux parties, une notation faite par le service à la mer – sauf pour le commandant qui est noté par les sédentaires – et une à terre.

La première sert à juger les différentes aptitudes d'un officier. Le commandant note tous ses officiers. Les lieutenants sont, de plus, notés par le second capitaine.

¹⁰ Entretien du commandant Edmond Bechhoefer, cité.

¹¹ Entretien du commandant Jean-Yves Bonis conduit par Julien Delente au Havre le 30 mars 2010, enregistrement audio numérisé et transcrit, collection privée Julien Delente (en cours de dépôt à l'université du Havre).

¹² Pour les officiers mécaniciens, le plus haut niveau d'avancement correspond au grade de chef mécanicien.

La seconde est faite par le capitaine d'armement du Havre et par le directeur d'armement à Paris au siège de la Transat. Ils sont les seuls à pouvoir noter un commandant.

On note l'officier en fonction de cinq critères¹³. Dans un premier temps, on évalue la « valeur professionnelle ». On se penche ensuite sur son « commandement » afin d'évaluer le *leadership*. Un troisième critère est la « valeur morale et générale » de l'officier, c'est-à-dire ce qui a trait à sa tenue, sa conduite personnelle, son éducation, sa culture générale, sa discipline, son dévouement et son « sens social ». On évalue ici le comportement humain et l'intelligence de l'individu, au-delà de sa formation purement technique. Ce critère met en évidence l'éthique et permet d'évaluer également la capacité de l'officier à former les « jeunes éléments » ainsi qu'à surveiller les « conditions matérielles et morales de vie du personnel ». Bien sûr, étant donnée la finalité commerciale de la compagnie, il lui est indispensable de s'entourer d'un personnel économiquement performant, et un quatrième critère, assez fourre-tout, évalue l'officier sur sa « gestion commerciale », c'est-à-dire sa « célérité dans la réparation des avaries », un atout pour le respect des horaires, ainsi que sur ses « relations avec les passagers ». Enfin, le cinquième et dernier point, propre aux chefs-mécaniciens et chefs de service, juge de leur « administration générale » c'est-à-dire de l'aptitude de l'officier à être un bon gestionnaire capable de faire fonctionner son service en liaison avec la terre.

Les notes par critère vont de 0 à 20. Une moyenne de 16 et 17 confère au marin le statut de « très bon officier », de 18 et 19 d'« excellent officier », et enfin la note de 20 correspond au rang d'« officier d'élite ». La moyenne n'est pas admise : il faut être bon pour servir sur la flotte de la Transat. Mais seuls les « excellents officiers » et les « officiers d'élite » peuvent prétendre à un poste sur un paquebot transatlantique. Cette sélection impitoyable contribue ainsi à l'excellence de la ligne de New York.

ALLER-RETOUR ENTRE ROUTINE ET DANGER : LA LIGNE LE HAVRE-NEW YORK

Intégrer cette ligne, c'est atteindre le mythe de la Transatlantique, entrer dans le sillage des super *liners*, du *Normandie* au *Queen Elizabeth* en passant par le *Queen Mary*. C'est aussi côtoyer, depuis la passerelle ou les carrés, les personnalités, le *glamour*, toute la renommée forgée depuis la mise en service de la ligne en 1864 et les premiers départs de migrants.

Embarquer sur le pont de ces navires, c'est se plier à une discipline, une rigueur et un ordre digne de la marine de guerre. Sur la ligne de New York, l'uniforme

13 Archives de l'AFL, Notes confidentielles d'officier, 1997 004 0004.

est obligatoire en permanence. Malgré l'atmosphère festive du bord, il n'est pas question pour un haut responsable du navire d'aller danser avec les passagères, ou de s'amuser. Être officier sur un paquebot, c'est d'abord effectuer son service à son poste pour s'assurer que le navire arrive sans encombre en temps et en heure. La direction de la Transat tient à voir arriver ses paquebots à l'heure. Tout est calculé pour que le navire puisse tenir ses délais. Ainsi, l'intégralité du trajet est-elle préparée à l'avance. Les heures de mouillages sont établies au préalable, tout comme la mise en tension des machines. Le navire tout entier et la traversée sont réglés comme une horloge. L'ensemble est programmé pour parer aux imprévus. Afin de mener à bien cette mission, les chantiers de l'Atlantique avaient doté le paquebot *France* de moteurs capables de développer 160 000 chevaux officiels mais en fait 175 000 réels, les 15 000 chevaux de différence constituant la réserve de puissance exploitable pour rattraper le temps perdu lors de la brume ou des tempêtes. Le navire pouvait alors filer à plus de 30 nœuds. C'est grâce à cet atout non négligeable que le paquebot, après avoir essuyé ce que beaucoup ont considéré comme « la tempête du siècle », arriva pile à l'heure à New York pour son voyage inaugural. En effet, dès que la mer le permit, le navire fila à près de 34 nœuds. Cette « ponctualité » fut récompensée par un accueil comme seul New York sait en réserver aux paquebots à l'issue de leur « *maiden voyage* ». Tandis que le transatlantique noir et rouge glissait le long des rives de l'Hudson River pour venir accoster majestueusement le long de la darse de l'emblématique *pier 88* de la French Line, remorqueurs, jets d'eau, hélicoptères, avions de tourisme, et une multitude de bateaux de plaisance escortèrent le fleuron de la marine marchande française jusqu'à sa place, relayant à travers le monde des images encore ancrées dans les mémoires. Seuls quelques officiers ont eu le privilège de vivre une de ces arrivées triomphales à New York, un moment unique dans leur carrière car ces accueils chaleureux n'ont eu lieu que lors des voyages inauguraux ou pour des situations exceptionnelles : les accueils de l'*Île-de-France* après les sauvetages du cargo libérien *Greenville* et du paquebot italien *Andrea Doria*.

Mais, avant de parvenir à destination, il faut affronter un ennemi de taille dont il ne faut pas sous-estimer la puissance : l'océan. L'Atlantique nord est loin d'être facile pour la navigation. Il demande de l'expérience, des marins aguerris capables d'assurer la sécurité des milliers de vies présentes à bord. Les tempêtes y sont très fréquentes durant l'hiver, tout comme la brume, extrêmement dense du printemps à l'automne. Le vocabulaire maritime évoque même une brume « à couper au couteau¹⁴ » tant elle parvient parfois à masquer l'étrave du navire depuis la passerelle de commandement. Certains voyages se sont déroulés

14 Entretien du commandant Bechhoefer, cité.

intégralement dans la brume. La navigation se faisait donc au radar, avec tous les dangers qu'implique ce type de navigation sans visibilité. Une route est imposée par une convention internationale depuis le retentissant naufrage du *Titanic* en 1912, afin d'éviter de rencontrer des icebergs. L'itinéraire « *westbound* », c'est-à-dire le trajet d'ouest en est, passe désormais au sud des bancs de Terre-Neuve profitant, à partir de la période du 11 au 30 avril, de la fonte des glaces¹⁵.

Tout commence dès la sortie du port du Havre, les tirants d'eau des paquebots, particulièrement élevés, imposant de respecter les horaires des marées au risque de s'échouer. La règle est la même pour l'arrivée ou le départ de Southampton. De Southampton à New York, la distance est d'environ 3 200 milles marins¹⁶. Le départ de Southampton a souvent lieu vers minuit, le premier jour, afin de ne pas contraindre les passagers continentaux à quitter Paris trop tôt le matin¹⁷. Ayant franchi la Manche, les transatlantiques abordent l'océan aux environs de 50° Nord de latitude et 6°30 de longitude, aux abords du phare de Bishop qui se trouve au large du Royaume-Uni. Ils ne peuvent faire route directement vers leur destination par la voie la plus courte car cela impliquerait de passer par les bancs de Terre-Neuve. Ils gagnent donc par orthodromie¹⁸ un point situé au sud des bancs. À partir de ce point, par loxodromie¹⁹, ils se dirigent vers les bateaux-feux de Nantucket puis d'Ambrose. Arrivés là, ils embarquent le pilote qui les assistera dans la remontée de l'Hudson en direction de New York²⁰. La traversée peut être calme ou agitée ; elle varie souvent en fonction des saisons. En effet, les conditions météorologiques sur l'Atlantique nord, y compris à la belle saison, sont extrêmement changeantes. Une dépression peut survenir à tout moment et contraindre le « pacha » à réduire l'allure, risquant ainsi de compromettre la durée de l'escale aux États-Unis.

Dans la première partie du trajet, les navires doivent faire face à de la grosse mer soulevée par des tempêtes et des dépressions qui balayent cette partie de l'océan du mois de septembre au mois d'avril. Pour les passagers ou les membres de l'équipage sensibles au mal de mer, le tangage peut se révéler problématique. Il faut ajouter à cela la présence menaçante des glaces voire d'icebergs qui requiert une attention de tous les instants²¹. Passée cette première grande étape, les bateaux sont davantage à l'abri entre Nantucket et New York ;

15 Edmond Lanier, *Le Paquebot France*, Paris, Journal de la Marine marchande, 1962, p. 90.

16 *Ibid.*, p. 91.

17 *Ibid.*

18 Arc de grand cercle, c'est-à-dire la ligne de plus courte distance entre deux points de la surface de la Terre.

19 Route coupant tous les méridiens sous le même angle.

20 Edmond Lanier, *Le Paquebot France*, *op. cit.*, p. 91.

21 *Ibid.*

cette sécurité est toute relative, car il faut désormais se confronter à l'intense circulation maritime dans cette zone. Dans le cas du *France*, jusqu'en 1973 la traversée s'achève à l'aube du cinquième jour, soit après une centaine d'heures de navigation à une moyenne de 31 nœuds. À partir de 1974, le trajet passe à six jours par souci d'économie de mazout.

Arrivés à New York, de nouvelles difficultés attendent les marins. L'une d'entre elles est le courant qui détermine l'accostage ou non du navire. Il s'agit d'un courant traversier appelé le *slack* qui se manifeste dans un laps de temps très court entre le flot et le jusant, lorsque le navire entre dans la darse²². Cette force est utilisée pour faciliter la manœuvre et se mettre à quai. Ensuite, il faut pouvoir s'amarrer perpendiculairement le long de la darse, une manœuvre extrêmement difficile, qui parfois peut virer à la collision. Les remorqueurs sont là pour assister le géant des mers dans son accostage qui va jusqu'à s'appuyer sur le coin du *pier*, pourtant peu solide, afin de pouvoir pivoter et se positionner le long du quai. Autre difficulté pour l'accostage, que ce soit au Havre, à Southampton ou à New York : les grèves des remorqueurs et des lamaneurs qui exigent d'effectuer la manœuvre sans assistance. Il arriva que le *France* ait dû accoster sans remorqueur à Manhattan. Au Havre aussi la situation s'est présentée à plusieurs reprises, notamment en mai 1968. Les officiers du transatlantique ordonnèrent à l'équipage de mettre à l'eau ses propres embarcations afin de récupérer les amarres sur le quai et de permettre au paquebot d'accoster.

Au retour, trajet que l'on surnomme « *eastbound*²³ », les navires empruntent une route plus au nord afin de ne pas rencontrer d'autres vaisseaux²⁴. La mer est moins difficile, mais le tangage cède la place au roulis car le vent et la mer viennent de l'arrière contrairement au trajet aller où ils viennent debout²⁵.

LES NAVIGANTS

Les services pont et machines, « cortex cérébral » du transatlantique

La hiérarchie est omniprésente à bord du navire. L'utilisation d'un vocabulaire anatomique semble appropriée pour illustrer le fonctionnement quasi biologique de celui-ci : la structure pyramidale constitue la colonne vertébrale du bateau et au final le mécanisme « organique » nécessaire à sa mobilité.

Ainsi, au sommet, les yeux et le cerveau de ce dernier sont incarnés par le service pont, duquel les instructions partent et se diffusent à travers les « artères »

²² Entretien du commandant Bonis, cité.

²³ Trajet d'Est en Ouest.

²⁴ Edmond Lanier, *Le Paquebot France*, op. cit., p. 91.

²⁵ Vent ou courant arrivant de face.

du navire pour commander les autres organes. À la tête de ce personnel, on trouve le commandant assisté par le second capitaine. Il est reconnaissable à ses quatre galons or sur drap bleu marine sur ses épaulettes et sa casquette. Pour définir brièvement la fonction du commandant de bord, souvent surnommé « le pacha », on utilise fréquemment la célèbre formule « Seul maître à bord après Dieu ». Celle-ci est confirmée dans la notice relative à « L'organisation du commandement et des services à bord des navires » qui précise que son autorité à la mer est « pleine et entière » tant sur son personnel que sur ses passagers, y compris militaires²⁶. Le commandant exerce un véritable pouvoir personnel sur l'ensemble des services du bord, qu'il peut déléguer à ses chefs de service. Sa responsabilité a trait à la conduite, à la sécurité, à la conservation et à la sûreté intérieure de son navire. L'organisation et la désignation des officiers attachés aux divers services se font par son intermédiaire. C'est donc lui qui nomme l'équipe qui va l'entourer durant la traversée.

Il est épaulé dans sa direction par le second capitaine – trois galons or sur drap bleu marine. Parfois surnommé « le chien du bord²⁷ », il est en charge de la sécurité et de l'ordre à bord. Le second capitaine peut prendre lui-même le commandement s'il estime que les circonstances le rendent nécessaire, notamment en cas d'indisponibilité du commandant. Il reçoit les ordres de ce dernier, les transmet au service pont et veille à leur bonne exécution. Comme son supérieur, il a autorité sur tout l'équipage autant civil que militaire. Chargé de l'entretien extérieur du navire, il est aussi responsable de l'embarquement et du débarquement des marchandises. Sauf en cas de brume, le second capitaine ne fait pas de quart. Ce poste est particulièrement physique puisqu'il demande un très grand nombre de déplacements dans les entrailles du navire. Dans son bureau, il reçoit un grand nombre de personnes chaque jour. Que ce soit le commis de rivière, les représentants des services commerciaux et des agences de la compagnie, les manutentionnaires, différents experts, les policiers, les services de douanes, le personnel portuaire et bien sûr les inspecteurs de navigation. Tout ce petit monde se succède pour venir s'entretenir avec lui. Commandant et second capitaine travaillent sur la passerelle en étroite collaboration avec les officiers de pont ou lieutenants en charge de la navigation. C'est ici que le personnel du service pont passe l'essentiel de son temps à se relayer par quarts.

Deux catégories de lieutenants sont identifiables : les lieutenants brevetés et les lieutenants au long cours. Chaque lieutenant a une fonction qui lui est propre sous les ordres du commandant. Ils sont chargés de faire les quarts en service à

²⁶ Archives de l'AFL, Organisation du commandement et des services à bord des navires, 1948-1962, 1997 004 880.

²⁷ Entretien avec le commandant Bonis, cité.

la mer, c'est-à-dire un service de veille de huit heures par jour à raison de quatre heures de quart le jour et quatre heures de quart la nuit. En plus de ces heures de quarts, les lieutenants ont des tâches annexes comme la sécurité ou les calculs de stabilité, des calculs utiles lors du ballastage puisque l'équilibre du bateau en dépend. Sur le *France*, les lieutenants fonctionnent en binômes, et l'un est adjoint de l'autre²⁸. Ils doivent collaborer afin d'assurer le bon déroulement des manœuvres. Le responsable de quart est le lieutenant le plus ancien. Il est en charge des manœuvres par la transmission des ordres au timonier. Son adjoint, quant à lui, fait le point en marquant sur la carte l'évolution de la position du navire afin de suivre la route tracée.

72

Après la guerre, la navigation se fait encore au sextant, un instrument de navigation qui permet de relever la hauteur angulaire d'un astre au-dessus de l'horizon. Le navigateur obtient par ce procédé la latitude du point d'observation. Ces points sont ensuite répertoriés sur une carte permettant de localiser le navire et ainsi de suivre sa progression. Le guidage par satellite n'a commencé que vers la fin des années 1960 et au cours des années 1970, même s'il existait sur le *France* un système de radionavigation appelé LORAN – *Long Range Navigation* – qui utilisait les ondes d'émetteurs terrestres fixes afin d'établir une position. Au « service au port » – service auquel sont affectés les officiers lorsque le navire est amarré – ces officiers doivent assurer la garde du bâtiment en faisant des rondes, l'objectif étant d'assurer une sécurité optimale. En particulier l'incendie est la source de toutes les peurs. La French Line a encore en mémoire les derniers instants, en 1942, du *Normandie* dont les flammes n'ont pu être maîtrisées rapidement provoquant, par les tonnes d'eau déversées à bord, un inéluctable chavirage²⁹. Les lieutenants sont le plus souvent associés au second capitaine pour ces questions de sécurité, mais il existait aussi sur certains paquebots un officier second capitaine de sécurité chargé de l'évacuation pour chaque voyage. Les rapports de voyage mentionnent régulièrement des incendies déclarés³⁰. Que ce soient des brassières de sauvetage en feu, des débuts d'incendie en cuisine ou bien dans les coquilles des ventilateurs de chaufferie, à chaque fois ceux-ci sont maîtrisés mais cela démontre l'extrême vigilance que doivent avoir les marins.

Être lieutenant sur la ligne de New York, c'est devoir aussi assurer la difficile cohabitation avec les *coast guards* qui ne badinent pas avec la sécurité. Tous les trimestres, dès l'arrivée dans le port américain, ces militaires procèdent à une inspection et vérifient l'ensemble des organes de sécurité du navire à

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Charles Offrey, *Cette grande dame que fut la Transat*, Le Touvet, Marcel-Didier Vrac, 1994, p. 138-142.

³⁰ Archives de l'AFL, 1997 004 5068, Rapport général de voyage du 23 octobre au 9 novembre 1946, *Île-de-France*, 1946.

commencer par les embarcations. Ainsi, régulièrement, toutes les embarcations du bord sont mises à l'eau avec l'équipage, au pied du *pier*, escortées de près par une vedette afin qu'elles ne soient pas entraînées par le courant ou le vent. Outre les *coast guards*, passé le pont Verrazano les lieutenants doivent accueillir les services de l'immigration qui contrôlent la liste des passagers, inspectent et accordent le droit ou non de débarquer aux États-Unis, vieille procédure héritée des grandes migrations venues d'Europe. Pendant ce court trajet avant l'accostage, les officiers de l'immigration contrôlent les papiers du navire, vérifiant si tout est en règle. Il est interdit de débarquer le moindre passager sans le feu vert des autorités. Le pavillon jaune hissé sur le mât du navire signale qu'aucun contact avec la terre n'est autorisé. Si tout semble normal, l'équipage et les passagers sont admis à la « libre pratique³¹ », c'est-à-dire qu'une complète liberté de mouvement leur est accordée.

Les officiers présents sur la passerelle se doivent de bien connaître leur navire. Leur rôle durant les périodes de quart est indispensable, notamment lorsque la brume tombe sur la mer, et que la visibilité se réduit jusqu'à ne plus rien voir face à l'étrave. Dans ces conditions, le rôle de chacun est primordial, notamment à l'entrée dans les ports. Les officiers de quart doivent bien connaître le « chenalage³² » pour pouvoir accéder aux bassins portuaires. En effet, il demeure important pour ces hommes de chercher en permanence les zones dans lesquelles il est possible de « chenaler », c'est-à-dire de suivre les sinuosités d'un chenal, puisque le tirant d'eau d'un transatlantique est particulièrement élevé. L'officier de navigation est le lieutenant chargé de tracer la route, de calculer l'itinéraire à suivre pour le navire, la route, les vitesses, ou de préparer les croisières. Le plus souvent, il s'agit de l'officier le plus ancien. Son rôle est crucial dans la bonne conduite de la navigation. En effet, c'est sur lui que repose en partie la bonne organisation de la traversée. Il règle les vitesses pour respecter le programme établi. De plus, il doit tenir compte des annuaires de marées, des hauteurs d'eau et des étales de courant³³. Tout est minuté par ses soins pour permettre le bon déroulement du trajet. En tant qu'assistant direct du commandant, il a le devoir de surveiller la route pour prévenir l'officier de quart et le « pacha » s'il la juge dangereuse.

Autre aspect du métier : la compréhension des conditions climatiques. Il est fondamental pour la bonne conduite du navire de connaître la météo. Les officiers sont formés pour pouvoir décoder les signaux envoyés par Météo France

31 *Ibid.*

32 Entretien avec le commandant Bonis, cité.

33 Appelé aussi « renverse de courant », il s'agit du moment entre deux marées où le courant est considéré comme nul, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de déplacement de l'eau.

afin de pouvoir établir leur carte météo, qu'ils établissent eux-mêmes en fonction des données envoyées. Certains officiers de pont considèrent leur métier comme « polytechnique³⁴ » dans la mesure où il requiert de nombreuses compétences dans des domaines autres que la navigation et aussi variés que la météorologie, l'autorité, la sécurité, la géographie et même la médecine.

« L'ouïe » du navire est coordonnée par les officiers radiotélégraphistes puis dans les années 1960 par les officiers radios. On recense deux catégories d'officier radio : les officiers radio-électriciens brevetés première classe et les officiers radio-électriciens brevetés deuxième classe. Ces officiers sont sous l'autorité immédiate du commandant de bord. Ils sont en charge des radiocommunications, des locaux et du matériel au sein du poste ainsi que de la surveillance et de l'entretien des appareils utilisés par les services du bord. Le chef radio, appelé aussi officier radio-électricien, demeure en charge des appareils de radionavigation et de leur entretien. Les locaux des officiers radios jouxtent la timonerie de manière à collaborer étroitement avec les officiers présents sur la passerelle.

74

Indissociable du service pont, mais lui étant subordonné, le service machines est le véritable cœur du paquebot. Il est animé par un collectif d'officiers en charge d'assurer la motricité nécessaire au déplacement du navire. Le responsable du service machine est le chef mécanicien. Il a sous ses ordres l'intégralité des officiers mécaniciens, ainsi que le personnel de la machine. Outre la charge de la conduite de tous les appareils moteurs ou auxiliaires, il se doit également de les entretenir et de les réparer. Il est reconnaissable à ses trois galons or sur velours violet. Il est assisté dans sa tâche par le second mécanicien, plus spécifiquement en charge du personnel, de la surveillance des travaux et de l'entretien du matériel dans la salle des machines. Indépendamment de celle-ci, les personnels des machines demeurent sous les ordres du chef mécanicien et participent aux quarts en service à la mer et aux gardes en service au port.

Sur le paquebot *Liberté*, le service machines comprenait vingt officiers, dont un chef mécanicien, son adjoint et trois grands chefs de quarts. Ces derniers avaient une tâche bien définie : le quart se fait dans la machine selon les « trois huit³⁵ ». Le chef mécanicien et le second mécanicien n'en font pas. Il consiste à s'assurer du bon fonctionnement de la machine en étroite collaboration avec le reste du personnel du service. Chaque soir, le chef mécanicien rédige son « cahier d'ordre » dans lequel il relève tous les éléments à contrôler et à surveiller. De son côté, le chef de quart consigne dans un registre toutes les actions

34 Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

35 Entretien avec Jean Chouan conduit par Gaëtan Crespel au Havre le 28 février 2003, enregistrement audio numérisé par l'AFL et transcrit par Julien Delente en 2010.

effectuées durant son quart. Le second mécanicien est responsable de tout le compartiment machines, et de ce que l'on appelle « les travaux par le bord », c'est-à-dire l'entretien des soupapes, le changement des roulements de pompe ou la gestion du mazout. Il tient à jour l'historique de la machine du bateau. En cas de problème, il doit se tourner vers son supérieur, le chef mécanicien. La salle des machines peut devenir en cas de problème, notamment par gros temps, un endroit dangereux pour les marins : la rupture d'un piston de plusieurs tonnes en bout de palan peut à elle seule tuer un homme³⁶. Dans ce cas, la liaison avec le commandant est fondamentale. Un officier électricien se charge de veiller à l'entretien et à la bonne marche de l'ensemble du matériel électrique. Sous ses ordres opèrent des électriciens. Travaillant étroitement avec l'officier électricien, l'officier dit « extérieur » doit contrôler les installations électriques hors de la salle des machines comme la climatisation, par exemple. Outre les cuisines, les frigidaires sont reliés indirectement à la machine.

Tout ordre ou instruction est solidement concerté au sein de la hiérarchie du service. Ainsi, il n'était pas rare que le chef mécanicien convoque plusieurs officiers afin de régler certains problèmes ou procéder à divers ajustements tant dans les machines qu'entre les autres services. Il en allait de la cohésion du groupe. Au final, du bon fonctionnement du service machines dépend le bon fonctionnement des autres services.

LE SERVICE CIVIL

Un autre service assure la bonne marche interne du navire : le service civil en relation avec les passagers présents à bord. Deux personnalités importantes y figurent : le commissaire principal, officier chargé des agents du service général (ADSG), c'est-à-dire le personnel dédié au service des passagers, et le médecin de bord qui fait partie de l'état-major tout comme les autres officiers. Le nombre de commissaires varie en fonction des navires et du nombre de passagers. On en recense trois sur le *Flandre* et huit sur le *France*. Selon leur nombre, les postes varient mais il subsiste toujours un commissaire principal et un commissaire administratif. Le commissaire principal est responsable du service civil. Sur les *liners*, il est assisté par un commissaire administratif ainsi que par d'autres commissaires de classes. Il cumule les fonctions d'intendance générale du paquebot, d'officier d'administration, d'impresario du bord, de maître de maison, mais aussi de banquier. Organisateur dévoué, il joue aussi un rôle d'animateur, chargé d'organiser toutes les grandes soirées et réceptions du bord en assurant la distraction des passagers. Il se distingue par une grande culture,

³⁶ Entretien avec Jean Chouan, cité.

un talent pour la pratique des langues étrangères, et une sociabilité à toute épreuve pour affronter les nombreux caprices de la clientèle. Les commissaires sont en lien étroit avec les différents chefs de personnel comme le maître d'hôtel principal, le maître d'hôtel chef touriste, le chef des cuisines, ou même le chef d'orchestre du bord. Un grade plus bas, on trouve le commissaire chef touriste et le commissaire touriste. Les deux hommes sont chargés de l'animation et du confort des passagers de la classe touriste ; leur équipe est constituée de sous-commissaires qui sont sous leurs ordres.

76

Pour comprendre concrètement les différents aspects du travail lié au commissariat, il est possible de se référer aux nombreux rapports de navigation dans lesquels on trouve le « Rapport du commissaire ». Il fait état du nombre de passagers par classe, des recettes du voyage et bien sûr du recensement des passagers « de marque » ou « importants ». Il est ainsi possible d'identifier nombre de personnalités : de grands industriels comme Jean-Pierre Peugeot, des personnalités du monde des affaires, des hommes de lettres comme Ernest Hemingway, des célébrités du grand écran à l'image de l'acteur Burt Lancaster³⁷, des politiques comme Nelson Rockefeller³⁸, Henri Hauck³⁹, Werner Klaer⁴⁰, ou même des sportifs, tel le champion de baseball Joe DiMaggio. Cette population est très choyée, car elle participe à la renommée de la Transat. Le commissaire dresse dans son rapport les principales observations sur les recettes, fait des comparaisons par rapport à l'année précédente et par rapport aux autres navires, notamment ceux de la grande rivale la Cunard Line. Ensuite un bilan est réalisé concernant la fréquentation des différents locaux. Il rapporte aussi les plaintes de passagers insatisfaits. Rendre compte de l'ambiance du bord est également un moyen pour la compagnie d'évaluer son standing. Qu'il s'agisse des distractions, de l'atmosphère générale, tout est passé au crible par les appréciations des commissaires. Sur le *De Grasse*, en 1951, le commissaire Fernand Couetoux du Tertre commente simplement « Soirées diverses. Concours. Traversée gâtée par le mauvais temps⁴¹ ». Cela correspond à un bilan bref, peu développé sur la physionomie du voyage, et qui dépend souvent de l'intensité des événements à bord. On y déplore les problèmes d'un déclassement mal vécu par certains

37 Archives de l'AFL, 1997 004 6966, Rapport général de voyage du 20 avril au 2 mai 1962, *France*, 1962.

38 41^e vice-président des États-Unis (1974-1977) et gouverneur de l'État de New York (1959-1974).

39 Ministre plénipotentiaire à l'Organisation des Nations unies.

40 Représentant du SPD au Parlement allemand et directeur général de la CECA, et Haut-Commissaire de la Communauté européenne à l'Exposition mondiale de Seattle.

41 Archives de l'AFL, 1997 004 4980, Rapport général de voyage du 16 au 21 mars 1951, *De Grasse*, 1951, .

passagers comme sur l'*Île-de-France* en 1946⁴². Sur le *Flandre*, en 1953, on rapporte la bonne atmosphère d'une traversée ensoleillée et une soirée de gala réussie couronnée par un discours d'Ernest Hemingway. Sur le *Liberté*, on tient plutôt à s'assurer que la clientèle n'est pas réticente à l'égard de la compagnie suite à des grèves en 1960. Pour cela, les commissaires s'évertuent à être en contact le plus régulièrement possible avec les passagers pour établir un nouveau rapport de confiance. À bord du *France*, l'atmosphère est encore plus grandiose compte tenu du faste des infrastructures comme le rapporte le commissaire principal Roger Joubert en évoquant l'attrait des spectacles au théâtre lors d'un gala ainsi que la soirée de cabaret. On réalise l'importance de l'organisation à laquelle doivent faire face les commissaires à bord d'une petite ville flottante comme le *France* et ses 3 000 habitants, dont près de 2 000 passagers. Parmi les loisirs du bord, nous pouvons évoquer le cas du cinéma, objet de commentaires dans les rapports pour vanter les qualités respectives de certaines projections, en les qualifiant de « moyennes » ou de « bonnes ». Il importe de bien contrôler les diffusions car certains films américains sont boudés par le public français, et vice versa. Un véritable pouvoir de censure est exercé par les commissaires : certains films, jugés scandaleux ou ennuyeux, sont rapidement écartés des listes de diffusion. Pour l'orchestre, les appréciations fusent pour commenter la performance des musiciens et pour décider de leur reconduction ou non. Un paquebot emmenant un nombre considérable de passagers de tous horizons et de toutes confessions, il était commun de trouver à bord des services religieux le plus souvent catholiques, protestants et juifs. Les rapports mentionnent la présence des aumôniers et la célébration des différentes fêtes à bord – Pâques, Noël, etc. – autant catholiques que protestantes. Être commissaire, c'est aussi rendre compte des problèmes causés par les passagers. Les vols également sont répertoriés dans le rapport de voyage : argenterie, seau à glace, plateaux en argent, bols à sucre, vaisselles, linge de toilette, sont autant d'objets que certains passagers ou membre d'équipage n'hésitent pas à dérober à titre de « souvenir ». Sur le *Flandre*, le commissaire Georges Normand indique dans un de ses rapports que la fréquence des vols à bord des paquebots représente à la fin de l'année des pertes financières importantes pour la compagnie. L'addition des « pertes et casses » effectuée lors des inventaires pendant les arrêts techniques annuels totalise annuellement près de vingt millions d'anciens francs. Il faut intégrer dans ce calcul les objets abîmés lors du voyage – vaisselles détériorées, couvertures brûlées, cristallerie brisée – qui viennent compléter ce triste décompte⁴³. La seconde partie du rapport rempli par le

42 Le paquebot *Île-de-France* conservait encore une organisation en trois classes en 1946.

43 Alain-Pierre Mahuzier, *Très cher « France »*. *Treize ans de vacances*, Paris, Stock, 1978, p. 420-421.

commissaire administratif se concentre exclusivement sur l'aspect technique du voyage et sur l'évaluation du personnel du service civil. On y relève la bonne volonté de l'ensemble du personnel et les différentes demandes formulées tant par le personnel que par les passagers. Ce rapport est très utile pour la direction qui réorganise ses navires en conséquence. Les événements originaux du bord sont notés, tel ce match de football organisé sur le pont du *De Grasse* le dimanche 11 mars 1951, et qui a vu la victoire de « l'Équipe de Foot'Ball du *De Grasse* » face à l'équipe new-yorkaise du French Sporting Club. En dehors de ces événements particuliers, les entretiens divers réalisés par le personnel ADSG sont mentionnés, du mobilier au piano jusqu'à la chasse aux nuisibles, comme ce fut le cas en 1951 sur le *De Grasse* en proie à la présence de cafards dans tous les locaux. L'organisation du service est notée pour rendre compte du bon fonctionnement du service civil. On fait un état des lieux de l'approvisionnement des « vivres et régimes de nourriture » dans lequel sont notées les entreprises qui ont participé à l'approvisionnement, la qualité de la nourriture et les produits vendus à bord⁴⁴. Enfin, dernier point, à New York les commissaires doivent faire face au service de santé américain qui fait des inspections régulières. Ce service vérifie l'état des cuisines, des cabines du personnel, ou bien aussi les offices de bar. Au final, le navire est noté sur ses qualités sanitaires. C'est aux commissaires de prendre toutes les dispositions nécessaires afin de pallier les différents problèmes inhérents à l'hygiène du bateau.

Même s'il n'est pas nommé directement officier, le médecin du bord n'en a pas moins l'équivalence de grade. Il est membre à part entière de l'état-major et est un élément indispensable à la santé du bord. Le médecin alterne grande quantité de travail et moment de tranquillité en fonction de la santé de l'équipage ou des passagers qui peut dépendre des conditions climatiques ou des blessures causées durant la navigation. Dans les situations sanitaires plus délicates, le commandant n'a d'autres solutions que de dérouter le navire. Ainsi, à plusieurs reprises le *France* se détourna de sa route pour porter assistance à des marins malades ou blessés sur d'autres navires. La présence ou non d'un médecin sur un navire est déterminée par le nombre de passagers présents à bord et le temps passé en mer. Le médecin est assisté par un personnel composé d'un adjoint, d'infirmiers ou d'infirmières. À chaque arrivée de patient, le docteur note dans des registres les passages et mouvements dans son infirmerie. Les visites réservées à l'équipage ont lieu en premier, de 9 h à 10 h. Ensuite, ce sont les passagers qui peuvent en bénéficier jusqu'à midi, puis de 17 h à 19 h.

⁴⁴ Archives de l'AFL, 1997 004 5094, Rapport général de voyage du 2 au 14 septembre 1960, *Liberté*, 1960.

Sauf urgence, le créneau horaire de 14 h à 16 h est le plus souvent dédié à la sieste. Les pathologies vont du mal de mer aux petites maladies de l'enfance, en passant par les blessures liées au roulis ou au tangage. Les soins à l'équipage, c'est-à-dire toute la traumatologie, sont également traités et certains cas peuvent prendre de l'ampleur comme les crises cardiaques, les comas diabétiques ou même les accouchements⁴⁵. L'un des maux inévitables à bord, particulièrement marqué sur les transatlantiques, est bien entendu l'alcoolisme. Cet aspect est souvent occulté dans le milieu maritime où on ne l'aborde que très peu ; or, il était assez répandu. Plus que d'alcoolisme aigu, il s'agissait d'alcoolisme chronique, c'est-à-dire de l'absorption quotidienne, midi et soir, d'apéritifs, de rhum, de punch en quantité excessive. Naviguer sur ces lignes très fréquentées par des passagers, implique de nombreux points de vente d'alcool accessibles aux passagers et à l'équipage. Il n'est donc pas rare que le docteur intervienne pour des cas très préoccupants comme le *delirium tremens*. Arrivé au *pier 88*, ce ne sont plus les problèmes d'alcoolémie qu'il faut surveiller mais la drogue, dont le service médical est la cible toute désignée par les autorités américaines. Les produits morphiniques retiennent particulièrement l'attention des douaniers ; aussi l'armoire à pharmacie est-elle mise sous scellés durant toute l'escale à New York, et les médecins sont systématiquement fouillés en débarquant du navire⁴⁶. On demandait au médecin, à la fin de chaque voyage, de remplir le rapport de voyage pour relater les faits rencontrés durant ses diverses interventions. L'intensité du travail du service médical est bien retranscrite à travers le rapport de voyage du *France* du 20 avril au 2 mai 1962 durant lequel le docteur Delafon répertorie 165 consultations pour l'équipage dont 36 hospitalisations. Il fait état du décès d'un passager dont le corps a été conservé dans la chambre froide de l'hôpital et ramené au Havre. Comme bon nombre de ses collègues de la ligne de New York, le médecin de bord est amené à voir débarquer les plus grandes célébrités de l'époque qui, comme les autres passagers, peuvent être victimes à un moment ou à un autre de troubles physiques nécessitant des soins. Tino Rossi, Robert Taylor, James Cagney, Jean Marais, Sylvie Vartan furent autant de personnalités qui se présentèrent à l'infirmerie. En plus de sa permanence, le médecin doit répondre aux appels en cabine et se déplacer si nécessaire. Le règlement de la Transat prévoit pour tous les médecins une pharmacie réglementaire ainsi que les ustensiles utilisés pour les diverses interventions médicales. Les médecins de bord témoignent régulièrement de la volonté de la Transat de figurer au premier rang des meilleures compagnies mondiales

45 Entretien avec le docteur Antoine Galant conduit par Gaëtan Crespel au Havre le 14 février 2003, enregistrement audio numérisé par l'AFL et transcrit par Julien Delente en 2010.

46 Alain-Pierre Mahuzier, *Très cher « France »*, op. cit., p. 52.

en dotant ses services du meilleur matériel possible. Dès les années 1960, sur le *France* il était tout à fait possible de passer des électrocardiogrammes ou de faire des radiographies. Son service médical était dirigé par deux médecins de la marine marchande avec à disposition un véritable petit hôpital bénéficiant des dernières technologies de l'époque. Il fallait pour la Transat équiper ses navires d'infrastructures médicales modernes susceptibles d'accueillir une clientèle de renommée, plus encore sur la ligne de New York au sein de laquelle les exigences étaient nombreuses, notamment de la part des passagers américains⁴⁷. On l'a vu, pratiquer ce métier implique de se confronter un jour ou l'autre à la mort. Les cadavres ont longtemps été immergés, puis par la suite placés dans des chambres froides, comme sur le *France* à partir des années 1960⁴⁸. En effet le grand *liner* était le seul à disposer d'une morgue à l'inverse des autres paquebots qui pratiquaient l'embaumement. Les paquebots transatlantiques embarquaient deux médecins, un principal et son adjoint. Le plus souvent, sur un navire à trois classes le médecin chef s'occupe de la « Première », tandis que l'adjoint s'occupe des « Deuxième » et « Troisième » classe. Ils disposent chacun d'une salle de permanence à proximité d'une salle d'attente souvent séparée pour ne pas faire cohabiter les classes. Sur un paquebot, les responsabilités sont à la hauteur du navire sur lequel exerce le médecin. Le nombre élevé de passagers sur la ligne de New York implique pour le médecin moins de temps de repos et un nombre de patients proportionnel à la population du bord. Sur cette ligne de prestige, les médecins ont entre leurs mains une majorité de patients américains et français, soit deux cultures différentes, ce qui nécessite une certaine adaptation. Régulièrement, mais moins souvent que les autres officiers, le médecin peut être convoqué pour des réunions en présence du commandant et d'autres officiers issus de différents services. Le service médical, bien que sous les ordres du commandant, a une certaine indépendance : il est garant d'une certaine sérénité pour un commandant responsable de milliers de passagers.

LA VIE À BORD : UNE COHABITATION COMPLEXE

Naviguer sur une ligne régulière comme celle de New York, c'est se conformer à un mode de vie entre cohabitation régulière avec les services et rencontres plus ou moins ponctuelles avec les passagers, en fonction du service dans lequel exerce l'officier.

⁴⁷ Entretien avec le docteur Galant, cité.

⁴⁸ Alain-Pierre Mahuzier, *Très cher « France »*, op. cit., p. 32-33 et p. 17.

À bord des navires, les officiers disposent d'un logement conformément aux dispositions définies par la compagnie, dispositions qui accentuent la hiérarchie par tout un arsenal de privilèges. Si tous les officiers ont un logement qui doit être meublé avec au minimum une table-bureau, une couchette ou un lit, un siège, un canapé, une armoire-penderie, un lavabo avec l'eau courante, les officiers supérieurs disposent, quant à eux, de cabines plus confortables. Le second capitaine est particulièrement bien logé puisqu'il bénéficie d'un appartement à bord. Les autres chefs de services, comme le chef mécanicien ou le commissaire principal, détiennent eux aussi des cabines luxueuses et confortables. Les lieutenants sont également bien logés puisqu'ils bénéficient, dans la plupart des cas, de leur propre cabine. Quant au commandant, sur le *France*, il dispose d'un appartement composé d'une chambre, d'un bureau, d'une salle à manger faisant également office de salon, et d'une salle de bain. Ce grand appartement est situé, par mesure de sécurité, à proximité de la passerelle.

Un personnel est au service des officiers qui n'ont donc pas à s'occuper des tâches quotidiennes dans leur cabine ou au carré. Les chefs de service ont chacun un matelot à leur disposition vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Ce traitement luxueux se retrouve à table : l'état-major mange dans une des salles à manger des premières classes. Le commandant y a sa table, son personnel qui le sert ; il s'entoure de son second capitaine et du chef mécanicien, du commissaire principal et de quelques passagers de marque invités spécialement par le « pacha », tandis que le reste des officiers mange à une autre table. L'état-major est donc particulièrement choyé par la compagnie, un soin à la hauteur du luxe qui règne à bord des transatlantiques.

La cohabitation entre des individus forcés de vivre ensemble durant plusieurs jours, voire plusieurs semaines, a des conséquences. Très rapidement des clivages apparaissent, notamment entre les services. Les services plus techniques manifestent plus d'affinités que les autres. Le fossé qui sépare les services pont et machines d'une part, du service civil d'autre part, est très clairement mis en évidence par certains. Les premiers jugent les seconds obnubilés par les pourboires, le luxe, et finalement ils les considèrent comme déconnectés du « réel » métier de marin. Un commandant de bord a tenu un discours convergent à ce sujet en expliquant qu'il ne régnait guère d'esprit d'équipe entre certains services au sein des transatlantiques et que les commissaires tenaient pour grossiers les officiers du service pont et de la machine⁴⁹. Au sein de ces personnels très qualifiés, il semble qu'à l'image de l'ensemble du personnel ADSG les commissaires soient plus isolés par rapport aux autres services. Cela s'explique probablement par le fossé qui sépare ces métiers. Les deux premiers

49 Christian Pettré, *Splendeur et rouille : « France »*, Paris, Éditions du Pen Duick, 1978, p. 98.

services traditionnellement orientés vers la mer diffèrent du troisième puisque le service civil est un travail à l'origine sédentaire avant d'être maritime. Il s'agit pour la plupart de professions liées à l'hôtellerie et à la restauration. Certes, les officiers de pont se retrouvent au contact de la clientèle puisque le commandant invite traditionnellement des passagers prestigieux à sa table ou à la passerelle, en fonction de ses préférences, mais ces contacts restent marginaux compte tenu de l'ampleur de la tâche que confère le métier. Cependant, des officiers pouvaient aussi être amenés à recevoir des passagers de marque quand le commandant n'était pas disponible.

82

Un des points essentiels que les officiers ayant fréquenté cette ligne aiment à évoquer est le contact avec les personnalités présentes à bord⁵⁰. Chacun y va de son anecdote sur un acteur, un écrivain, un prince, une vedette de cinéma, une chanteuse, ou bien un ministre. Certains furent conviés à titre exceptionnel par le commandant sur la passerelle pour une visite. Ces privilèges accordés par les officiers étaient le plus souvent réservés aux élites parmi les passagers de première classe. Ils sont justifiés par le fait que les officiers jouent un rôle de représentants de la compagnie mais aussi de la France, vis-à-vis des passagers étrangers, qui plus est lorsqu'il s'agit d'hôtes de marque. L'uniforme est là pour le signifier, et il en va du standing de la compagnie. Le protocole invite les officiers à faire preuve de discipline, de courtoisie, et plus globalement de distinction face à cette « élite » transportée. Ainsi, le baisemain est de rigueur lorsqu'une dame de la haute société se présente. Pour certains, la confrontation avec cette population de première classe apporte un supplément d'exclusivité à leur métier. Selon leurs dires, cette période correspond à l'apogée de leur carrière.

ÊTRE OFFICIER DE LA FRENCH LINE : L'APOGÉE D'UNE CARRIÈRE DE MARIN

Travailler dans les rangs de la Transat était déjà un privilège pour nombre de marins. Il l'était d'autant plus lorsqu'il s'agissait d'exercer des fonctions en tant qu'officier : un statut exceptionnel, des avantages et des possibilités de reconversion quasi assurées contribuaient à forger une identité à ce statut.

Un statut exceptionnel pour marins d'exception

Exercer la fonction d'officier sur un transatlantique de la French Line c'est bénéficier d'un statut d'exception au sein des effectifs de la compagnie. Chaque officier touche une solde fixe. La solde des officiers de pont et de ceux des machines dépend de leur ancienneté dans le grade. Les salaires des commissaires

⁵⁰ Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

et médecins varient selon leur classe. Quant aux capitaines et chefs mécaniciens, ils sont rémunérés en fonction de l'ancienneté dans le grade et de leur classe, ainsi que de la catégorie du navire sur lequel ils embarquent. L'officier peut bénéficier de primes faisant office de gratification dans les conditions fixées par la convention entre la compagnie et l'État. Après 25 ans de service dans la compagnie, les officiers touchent une prime de fidélité égale à celle perçue par le personnel sédentaire. Tout officier peut bénéficier à vie de la gratuité des transports en première classe sur les lignes de la compagnie pour lui et sa famille durant ses congés. D'autres « privilèges » sont accordés comme les prêts d'honneurs, des consultations médicales par les médecins de la compagnie, ou des avantages sociaux. Les officiers non titulaires sont payés en fonction de la nature de leur brevet et éventuellement du tonnage du navire sur lequel ils exercent⁵¹. Les capitaines et chefs mécaniciens touchent un supplément de navire lorsqu'ils sont embarqués sur des paquebots de 1^{re} catégorie – l'*Île-de-France*, le *Liberté*, le *France* – ou de 2^e catégorie – le *Flandre*. Les officiers touchent également une indemnité d'ancienneté dans le brevet, une indemnité de tenue pour être habillés de l'uniforme réglementaire du bord, ainsi qu'une indemnité de traitement de table. Tout officier titulaire marié, divorcé ou veuf ayant au moins deux enfants à charge perçoit un supplément familial mensuel déterminé par le nombre d'enfants et par la fonction de l'officier. Le règlement des soldes des états-majors de 1957 prévoit une prime de gestion en fonction des résultats financiers de l'entreprise ainsi qu'une prime d'exploitation. Les médecins, quant à eux, perçoivent un « supplément pour langues étrangères » lorsqu'ils ont satisfait aux épreuves de l'examen linguistique. En plus des honoraires pour consultations médicales qu'ils peuvent toucher sur la ligne de New York, dans le cas de l'embaumement d'un cadavre, le médecin bénéficie d'une prime d'embaumement⁵².

Les salaires versés par la Transat étaient les plus élevés de la marine marchande française. En 1964, un commandant principal au 3^e échelon avec 25 ans d'ancienneté gagnait 3 422,70 francs par mois et un commandant de 3^e classe, 1^{er} échelon avec 12 ans d'ancienneté touchait 2 478,30 francs par mois⁵³. S'il exerçait son commandement sur le *Flandre*, le commandant principal bénéficiait d'un supplément de navire de 606,90 francs. Sur le *France*, le supplément était encore plus important : 1 646,40 francs, portant

51 Archives de l'AFL, 1997 004 0608, Règlement des soldes des états-majors des cadres du Nord, 1957.

52 Les passagers de première classe et de classe cabine peuvent être amenés à payer ces honoraires de consultation médicale ; il n'en est rien pour les passagers de troisième classe pour lesquels les consultations sont gratuites : voir *ibid.*.

53 *Ibid.*, États-majors pont, rémunération, 1964.

ainsi le salaire à 5 061,10 francs par mois⁵⁴. Ainsi, en 1966, le salaire annuel moyen d'un membre de l'état-major du *France* était de 37 168,10 francs, soit un peu moins que le revenu annuel moyen d'un cadre supérieur français – 40 433 francs – mais bien plus que le salaire annuel moyen d'un ouvrier de l'époque – 9 067 francs⁵⁵. Une nouvelle fois, commander un paquebot restait un privilège. Il en allait de même pour les autres chefs de service. De spectaculaires variations de salaires sont nées au sein des navires de la compagnie du système des pourboires. Le service civil était le grand gagnant de ces bonus salariaux, apportés notamment par la clientèle américaine. De ce fait, certains agents comme les maîtres d'hôtel – il semble que la plupart des commissaires n'aient pas bénéficié de ces bonus – pouvaient percevoir des revenus parfois supérieurs à ceux des officiers les plus hauts gradés. Ces salaires particulièrement élevés renforçaient l'idée d'un statut privilégié. Il en était de même pour la sécurité sociale et la retraite.

84

Le régime de retraite des officiers de la marine marchande entre dans la catégorie des régimes spéciaux de retraite sous l'égide de l'Établissement national des invalides de la marine. Il correspond au régime de sécurité sociale commun à tous les navigants professionnels du commerce, de la pêche et de la plaisance⁵⁶. Ce régime se charge de couvrir l'intégralité des branches, sauf la famille gérée par la caisse maritime d'allocations familiales. Il assure une protection pour les risques maladie, invalidité, maternité, décès, mais aussi accident du travail. Le risque vieillesse est quant à lui assuré par la caisse de retraite des marins. La limite d'âge prévue par le statut des états-majors est de 55 ans pour tous les officiers, exceptés les médecins pour lesquels elle est fixée à 60 ans. Une indemnité de fin de carrière leur est versée. Le régime est considéré comme « spécial » dans la mesure où le métier de marin est un métier particulièrement éprouvant. On l'a vu : certains officiers font huit heures de quarts, jour et nuit, sans compter les tâches annexes. À la *Transat*, si les officiers étaient parmi les mieux rémunérés de la marine marchande, arrivés à la retraite ils touchaient une pension similaire, à catégorie égale, aux autres marins.

Naviguer n'est pas un engagement à prendre à la légère. Partir en mer, c'est quitter ses proches pour plusieurs mois voire une année pour certains. Dans ces conditions, fonder une famille ou multiplier les attaches à terre appellent à la réflexion. Pour un marin, l'idéal est d'être affecté à une ligne comme celle de New York, puisque ce sont des lignes dites « régulières ». Par conséquent,

54 *Ibid.*

55 Guy Roustang, « Évolution du salaire des cadres supérieurs en fonction de l'âge », *Revue économique*, vol. 22, n° 3, 1971, p. 397.

56 Entretien avec le commandant Bonis, cité.

l'organisation des temps de travail et de repos s'articule autour des horaires et des journées passées en mer. L'autre avantage de la ligne de New York réside dans la fréquence des présences au port du Havre. Le voyage se faisant en moyenne en cinq jours à bord du *France*, les officiers sont assurés d'être auprès de leur famille tous les dix jours. Ces rencontres, d'une durée certes réduite, n'en sont pas moins l'occasion de profiter des proches, de gérer la vie de couple, mais aussi les problèmes de la vie courante⁵⁷. Beaucoup d'officiers vivent au Havre le temps des embarquements, mais repartent dans leurs régions d'origine, les congés venus. Concilier la vie de famille et la vie du bord fait partie des choix à effectuer pour les marins désireux d'entreprendre ce genre de carrière. La ligne de New York avait cette particularité de pouvoir mieux faire cohabiter ces deux vies. Ce statut privilégié a probablement contribué à creuser un fossé entre les officiers et le reste de l'équipage constitué de personnels aussi variés que le maître d'équipage – le bosco –, les matelots, les maîtres mécaniciens, les maîtres électriciens, les graisseurs, les chauffeurs ou les nettoyeurs, sans qui le navire ne pourrait se mouvoir. Ce fossé est d'autant plus apparu à mesure que la compagnie a sombré dans la crise.

Conscience et ordre

« Les officiers ont toute liberté d'opinion ainsi que le droit d'adhérer librement et d'appartenir au syndicat de leur choix [...] »⁵⁸. L'article 69 relatif à la liberté syndicale, définie par le statut des états-majors, établit les droits fondamentaux de chaque officier à se syndiquer. Comme une forte identité professionnelle des officiers de la marine marchande est née de l'entretien et du maintien du statut d'inscrit maritime, chaque service d'officiers a son syndicat⁵⁹. À l'inverse du syndicat des médecins plutôt faible, celui des officiers mécaniciens est particulièrement influent puisqu'il peut appeler à stopper les machines des navires. Unis depuis 1945, les officiers syndiqués se divisent en décembre 1947 lors de la scission CGT/CGT-FO⁶⁰. D'autres officiers qui refusent d'être associés à ces syndicats, considérés probablement comme trop « rouges », fondent le Syndicat national des capitaines au long cours, ou bien le Syndicat national professionnel des officiers de la marine marchande. Enfin, certains rejoignent le Syndicat chrétien des officiers de la marine marchande, fondé en février 1947⁶¹. C'est donc en ordre dispersé qu'ils défendent la revalorisation des salaires, un cheval de bataille pour les syndicats d'officiers, ou le retour à la semaine de

57 *Ibid.*

58 Archives de l'AFL, 1997 004 0584, Statut des états-majors CGT, 1950-1951.

59 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français, op. cit.*, p. 441.

60 *Ibid.*, p. 389.

61 *Ibid.*, p. 424.

quarante heures qui suscite une forte mobilisation en 1953. Cependant, ces actions sont mineures, et si l'on relève une forme de lutte sociale parmi les syndicats d'officiers de pont et machine, les conflits sociaux des années 1960 restent surtout l'apanage du service civil qui n'hésite pas à multiplier les retards à l'appareillage ou de nombreuses autres formes d'actions pour faire valoir ses revendications⁶². Certains officiers font le choix de ne pas se syndiquer : la grève peut en effet être perçue comme incompatible avec les principes du métier⁶³.

86

Ce cas de conscience intervint le mercredi 11 septembre 1974 lorsque le *France* revint de son escale à Southampton quelques instants avant d'entrer dans le port du Havre. Ce soir-là, la passerelle est soudainement envahie par une délégation syndicale d'une cinquantaine d'hommes qui « violent » ce sanctuaire gardé qu'est la timonerie afin de protester contre l'annonce du désarmement du paquebot. À ce moment, le commandant Pettré est désarmé, à la merci de ce que le corps des officiers appelle les « mutins ». Son pouvoir s'efface au profit de celui des grévistes. Par cette prise de pouvoir, c'est toute la symbolique des valeurs du commandement, du statut de l'officier, qui est mise à mal. La vitesse est réduite et le navire se présente en rade du Havre. Le leader du mouvement, Marcel Raulin, exige que le commandant conduise le *France* en direction de l'entrée du port. L'objectif est de bloquer l'entrée mais le « pacha » est soucieux avant tout de la sécurité de son navire et de ses passagers. Pour Christian Pettré, la conscience professionnelle l'emporte ici sur les considérations politiques car le mouvement orchestré par la CGT souhaite médiatiser le désarmement du *France* par cette action spectaculaire. Mais, dépossédé de ses fonctions essentielles que sont la responsabilité du navire qui lui a été confiée et la faculté d'ordonner, le commandant n'est plus vraiment le commandant. Après évacuation des passagers par souci de sécurité, le grand paquebot n'abrite plus que 964 personnes. La grande majorité des grévistes sont des AD SG. Les officiers refusent catégoriquement de s'associer au mouvement et font bloc derrière leur commandant. Cet incident exceptionnel dans l'histoire de la Transat a mis en exergue les tensions particulièrement fortes entre les membres de l'équipage du paquebot en crise, des tensions qui se sont exacerbées par la suite. Bien qu'affaibli dans ses fonctions, le commandant parvient tout de même à conserver une part de pouvoir et d'autorité. La responsabilité du navire tend à lui être concédée et son professionnalisme demeure reconnu. Le bras de fer s'annonce incertain, et durable. Le 23 septembre, face à l'échec des mutins pour bloquer l'entrée du chenal d'accès au port du Havre, le *France* appareille pour se mettre à l'abri au large du Cotentin à Saint-Vaast-la-Hougue, choix

62 *Ibid.*

63 Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

du commandant⁶⁴. Pour les officiers cette délocalisation est une aubaine pour isoler le navire loin du Havre et de la médiatisation du mouvement. Cela permet clairement de réduire l'influence et le crédit des grévistes. La vie des officiers rejoint alors celle des mutins, entre inaction et loisirs forcés⁶⁵. Découragement, résignation et lassitude mènent la grève à son terme : 424 mutins ne croient plus au mouvement et décident de quitter le navire. En effet, beaucoup d'enthousiastes du début ne croient plus en une nouvelle vie pour ce paquebot souverain d'un temps devenu monarque déchu. Le 4 octobre, un accord est trouvé entre les responsables syndicaux et les dirigeants de la compagnie. De retour au Havre, les 540 personnes encore présentes sont accueillies chaleureusement puisque cela met fin à 23 jours de conflit. La position des officiers a été qu'on ne conteste pas l'autorité du commandant. Ils ont donc fait bloc derrière leur supérieur et considéré que l'ordre avait été brisé par des agents qui auraient dû accepter son autorité ; à leurs yeux, cette grève était une mutinerie. L'exacerbation des tensions entre les services, liée à la situation du *France* mais aussi de la *Transat*, a mis à nu les clivages dont les officiers, en position de faiblesse, ont fait les frais. Ainsi, lorsque le « comité de soutien » faisait livrer des huîtres par la navette, des affiches étaient apposées pour signifier : « Pas d'huîtres pour les officiers⁶⁶ ». Que penser de leur positionnement : rôle de martyr invoqué en réponse à la mesquinerie de certains, ou pragmatisme à toute épreuve face à une situation hors norme ? Il est légitime de s'interroger sur les véritables orientations du corps des officiers : cautionnent-ils les décisions de la direction ? Sont-ils totalement inféodés à la minorité patronale face à la masse populaire ? Restent-ils habités par leur fonction en toutes circonstances ? Il est difficile de trancher sur ce sujet tant la situation est complexe. On sait que les officiers ont manifesté leur mécontentement par une grève symbolique un peu avant les événements à New York. Cette manifestation montre qu'ils n'ont pas été insensibles au désarmement du paquebot, mais elle souligne aussi le pragmatisme et la rigueur propres à leur fonction. Alors que le personnel AD SG s'empare du contrôle du plus grand navire de la flotte française en lançant une action spectaculaire et retentissante, ils se contentent d'une grève symbolique : deux poids, deux mesures. Les officiers n'ont certes accepté que difficilement la fin du navire, mais ils ont estimé ne pouvoir aller contre les faits.

Revenu à terre, le commandant porte plainte contre ceux qu'il désigne toujours comme les « mutins ». La mutinerie est un refus collectif d'obéissance

64 Le commandant Pettré avait pris soin de mouiller le navire dans le sud de l'alignement, à la jonction des chenaux nouveaux et anciens, et, par conséquent, le chenal n'était pas bloqué comme les « mutins » l'avaient souhaité.

65 Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

66 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français*, op. cit., p. 259.

à la mer, une entrave à la conduite du navire. Elle est considérée comme un acte extrêmement grave, sévèrement puni par la loi. Cette dernière autorise d'ailleurs l'état-major à se défendre en cas d'atteinte à l'ordre et à la sécurité du personnel en invoquant la légitime défense. D'autres commandants font corps derrière Christian Pettré, preuve de la solidarité de ces hommes. Tous condamnent avec plus ou moins de fermeté l'acte des grévistes. Pourtant, aucune sanction n'est prise. La tension était telle entre le puissant comité de soutien au paquebot et la direction que le gouvernement encouragea le président de la compagnie, Edmond Lanier, à retirer la plainte à l'encontre des grévistes. Ceci provoqua la stupeur dans les rangs des états-majors de nombreuses compagnies.

Le 11 septembre 1974 est important dans la perspective de comprendre la mentalité des officiers à travers l'exemple rare, « extrême », de la « mutinerie ». Au-delà de l'action syndicale pour la sauvegarde du *France*, de la crise au sein de la Transat, il vient apporter un éclairage supplémentaire sur la façon de faire et d'agir des officiers. Lors de cette crise, les valeurs de fidélité, d'ordre, d'autorité – probablement issues de l'héritage militaire de la fonction – ont primé sur la crainte pesant sur l'avenir de la ligne et sur leur propre avenir.

Un tremplin pour la fin de carrière

La fin de carrière de navigant n'équivaut pas à une fin de carrière définitive : beaucoup d'officiers parviennent à prolonger leur carrière par un poste sédentaire. Ce nouvel emploi est souvent lié au précédent ; ainsi, beaucoup se reconvertissent dans les affaires maritimes, inspecteur de navigation, expert maritime ou bien à l'armement. La compagnie réserve des postes à terre pour son personnel navigant de tous les services. Par conséquent, les postes de capitaine d'armement des agences du Havre, Bordeaux, Marseille, ainsi que celui de chef du service navigation de l'administration centrale, sont exclusivement confiés aux capitaines au long cours ayant commandé au moins deux ans des navires de la compagnie⁶⁷. Les postes de chef de service d'armement à New York ou à Fort-de-France sont eux aussi réservés à des brevetés de la marine marchande issus de la compagnie, dont font partie les officiers. Les médecins chefs ainsi que les adjoints des agences de la compagnie sont le plus souvent pris parmi le personnel navigant, préféré au personnel sédentaire.

Afin de permettre sa reconversion dans le secteur sédentarisé de l'entreprise, l'officier se doit d'accomplir un stage probatoire de deux ans pendant lequel il conserve la jouissance de son statut. Les officiers peuvent être appelés à occuper des postes de direction : c'est le cas de deux postes de direction d'agence réservés à deux capitaines au long cours ayant exercé pendant quatre ans un

⁶⁷ Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

commandement sur des navires de la compagnie. La compagnie autorise par le biais du statut des états-majors tout officier atteint par la limite d'âge, qui en fait la demande, à conserver son dernier grade à titre honorifique – Commandant principal honoraire, chef-mécanicien honoraire de 1^{re} classe de la Transat, etc. Ceci explique en partie pourquoi certains d'entre eux tiennent à être appelés par leur titre, signe d'un attachement viscéral à cet acquis.

Il est possible pour les officiers de prendre des congés sans solde dans la perspective de l'exercice d'un mandat électoral ou syndical. Cependant, ce congé ne peut excéder douze mois d'affilée ou dix-huit mois tout au long de la carrière. Cette situation implique la suspension des droits à l'avancement – sauf pour mandat électif, politique ou syndical – et à l'ancienneté. Pour les médecins, il existe à terre un service médical qui s'occupe essentiellement des marins des cargos qui reviennent au port mais aussi des marins des paquebots débarqués pour des raisons médicales⁶⁸. Il permet à des médecins de bord de finir leur carrière en tant que sédentaires.

En conclusion, il convient d'insister dans un premier temps sur le caractère prestigieux du métier d'officier à bord des *liners* de la Transat. Une solide et exigeante formation, tant en mer qu'à terre, puis une sélection drastique qui ne conserve que les meilleurs éléments expliquent d'abord ce sentiment d'appartenir à une élite. L'impression est ensuite exacerbée par le fait de travailler sur une ligne mythique à bord des fleurons de la marine marchande française, au contact des plus hautes personnalités. Du côté de la compagnie, une traversée exigeante, la responsabilité de milliers de passagers, sa propre renommée justifient l'emploi d'un personnel trié sur le volet. Que ce soit les officiers du service pont, des machines, du service civil ou les médecins, chacun joue un rôle prépondérant à la fois de cadres, de techniciens mais aussi d'ambassadeurs de la compagnie auprès de passagers parfois illustres et exigeants. La politique salariale de la Transat participe à l'enracinement chez les officiers de la conviction d'appartenir à une élite. Pour beaucoup, être officier sur de tels bateaux marque le couronnement d'une carrière. La fonction permet de bénéficier d'un statut d'exception représentatif de l'image d'une compagnie réputée à l'échelle mondiale cherchant à survivre dans un monde qui se transforme à grande vitesse. Mais la démocratisation de l'aviation civile, les chocs pétroliers, la réforme du statut des officiers eurent raison d'un état d'esprit, d'un héritage, celui des lignes maritimes et des *liners* qui avaient fait, jadis, la renommée de la ligne de New York et *in fine* celle de la Transat.

68 Entretien avec le docteur Galant, cité.

Conditions de travail et protection sociale

ENTRE MÉDITERRANÉE ET OCÉAN :
LA SANTÉ DES GENS DE MER AU SIÈCLE DES LUMIÈRES,
D'APRÈS L'EXPÉRIENCE DU CHIRURGIEN NAVIGANT
G. MAURAN

André Zysberg

*Professeur émérite d'histoire moderne, Centre de recherche d'histoire quantitative,
UMR 6583 (CNRS / Université de Caen Basse-Normandie)*

Jusqu'à la fin de l'époque moderne, sinon au-delà, le voyage maritime est une aventure jalonnée par de multiples périls : tempête qui brise le navire ou bonasse qui le laisse encalminé, échouement, mauvaise manœuvre, avarie, capture par des corsaires ou des pirates, guerre entre les États qui veulent affirmer leur puissance navale... La liste serait longue de toutes les peurs qui assaillent les marins au fil d'une navigation, même quand celle-ci se limite à longer la côte sans la perdre de vue. Et que dire de la traversée des grandes « plaines liquides » (Fernand Braudel), alors que les moyens de repérage restent imprécis ou même défaillants. Comment se prémunir ? Certains, à la veille de l'appareillage, dictaient leur testament ; tous, dans toutes les religions, se recommandaient à Dieu, à un saint ou à un marabout ; beaucoup emportaient une amulette, un gri-gri, une image protectrice... Parmi tous ces dangers, la maladie semble omniprésente, fatalité du voyage maritime qui guette chaque homme d'équipage et chaque passager, depuis le fameux « mal de mer » jusqu'aux épidémies les plus redoutables.

Alors que les Européens sont devenus « cosmopolitains » au siècle des Lumières, selon le mot d'Antoine Poissonnier-Desperrières¹, la dilatation de l'économie-monde nécessite des équipages amarines et résistants aux voyages océaniques. Or le marin reste une denrée rare en Europe, une ressource humaine qu'il ne faut pas gaspiller. Les praticiens comprennent que les conditions de vie à bord des navires jouent un rôle déterminant. L'un des pionniers en cette matière est un médecin écossais, James Lind, chirurgien sur les vaisseaux de la Compagnie anglaise des Indes, qui montre que la consommation d'aliments

1 Traité des maladies des gens de mer, Paris, Lacombe, 1767.

frais permet d'enrayer le scorbut². Louis Rouppe, médecin au service de la VOC, la Compagnie hollandaise des Indes orientales, trace la même voie presque au même moment, en montrant que la navigation au long cours n'est pas nécessairement mortifère, à condition d'observer des mesures élémentaires pour préserver la santé des équipages³. En France, Antoine Poissonnier-Desperrières, qui fut inspecteur général des hôpitaux de la Marine, explique que les désastres navals subis par la France pendant la guerre de Sept Ans furent aussi des désastres sanitaires, comme celui du convoi de Dubois de la Motte en 1757, qui fut atteint par une terrible épidémie de typhus⁴. Il en tire les leçons et préconise d'imiter les dispositions en vigueur dans la Royal Navy. Par exemple, adopter les ventilateurs mécaniques – pompes à air –, ou encore limiter le bétail et la volaille à bord, dont la présence transformait chaque vaisseau de guerre en une arche de Noé :

94

On trouve quelquefois plus de cent moutons et plusieurs cochons dans un parc qui occupe tout le milieu de l'entrepont. Tous ces animaux, outre les volailles, dont on ne fait servir qu'une très petite partie au soulagement des malades, non seulement infectent le bâtiment, mais encore consomment beaucoup plus d'eau, de grains et de fourrage pour leur subsistance. Qu'on entre dans un vaisseau anglais. On y apercevra ni cages à poulets, ni parcs à moutons ; quelques uns seulement sont cantonnés à l'extrémité du vaisseau pour les besoins des malades ; et le capitaine le plus magnifique n'a sur la dunette que quelques douzaines de pièces de volailles. Son équipage, plus à l'aise, souffre moins de la chaleur⁵.

« Chirurgien navigant » pendant deux ou trois décennies, entre les années 1720 et 1750, le nommé G. Mauran, quant à lui, a tiré de son expérience un *Avis aux gens de mer sur leur santé*⁶. Son livre nous apprend qu'il a servi à bord

2 Après son traité du scorbut, édité en 1753, James Lind (1716-1794) publie *An essay on the most effectual means of preserving the health of seamen in the Royal Navy* (London, Millar, 1757). Traduit en français, cet ouvrage paraît à Paris dès 1758, imprimé par Antoine Boudet sous le titre *Essai sur les moyens les plus propres à conserver la santé des gens de mer*.

3 Louis Rouppe, *De morbis navigantium liber unus*, Leyden, Haak, 1764.

4 Voir André Zysberg, *La Monarchie des Lumières (1715-1786)*, Paris, Le Seuil, 2002, p. 257.

5 Antoine Poissonnier-Desperrières, *Traité des maladies des gens de mer, op. cit.*, 1767, p. 352-354.

6 La première édition paraît en 1766, sous le titre *Essai sur les maladies qui attaquent le plus communément les gens de mer* (Marseille, Mossy, in-12°, XVI-360 p.). Une nouvelle édition, considérablement remaniée et augmentée, est publiée en 1786 sous un nouveau titre : *Avis aux gens de mer sur leur santé. Ouvrage nécessaire aux chirurgiens-navigans et à tous les marins en général qui se trouvent embarqués dans des bâtiments où il n'y a point de chirurgien* (Marseille, Mossy, in-12°, XXVI-522 p.). Toutes les citations de ce texte se rapportent à cette dernière édition.

des navires de commerce provençaux effectuant tout au long de l'année des caravanes, transports de marchandises et de produits agricoles dans tous les ports des Échelles du Levant. Il a aussi été engagé sur les navires marseillais qui franchissaient le détroit de Gibraltar pour commercer avec l'Amérique, l'Afrique et l'Asie⁷. Cette double ouverture lui permet de connaître tous les maux qui pouvaient accabler les marins, comme la peste en Méditerranée et le scorbut dans l'océan, lorsque les navires ne touchaient pas terre durant deux à trois mois. Il effectue ensuite une carrière de médecin. Il a donc acquis sur le tard, sans doute à Montpellier, son grade de docteur en médecine. Nous savons qu'il a pratiqué la chirurgie à l'Hôtel-Dieu de Martigues, puis la médecine à Saint-Chamas près de Salon, et qu'il achève sa vie à Marseille, où il exerce la médecine et la chirurgie ; Marseille est son port d'attache, où il a édité son livre chez un imprimeur de La Canebière, près du Bureau des draps. Mauran fut sans doute un chirurgien expert, habile à soigner en mer comme à terre⁸.

En dédiant son livre à Messieurs les échevins et députés de la Chambre de commerce de Marseille, Mauran exprime combien l'État et le négoce ont besoin des gens de mer : « Le service du Roi et les progrès du commerce rendent précieuse à l'État cette classe d'hommes qui se dévouent à la marine ». Il dresse aussi le constat de la vie fragile des marins :

Pour s'en convaincre, il suffirait de feuilleter les registres des classes de la marine ; les commissaires, qui en sont les dépositaires, et qui sont instruits de tous les mouvements des gens de mer, nous apprendraient qu'une grande partie des matelots périt dans la marine marchande par les maladies, et que le manque de secours en tue plus que la guerre et les naufrages⁹.

Mauran noircit le tableau, car la mortalité des marins s'avérait très variable selon le type de bâtiment et de navigation. Ceux qui naviguaient au Levant étaient victimes de fièvres infectieuses – non identifiables – et surtout de la « peste », mal récurrent sur les côtes de Syrie, du Liban, de Palestine, d'Égypte et du

7 Ce sont des caravanes de mer : voir Gilbert Buti, « Expédier à la côte et aller à la cueillette. Le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 67-108.

8 Mauran a fait l'objet d'une thèse d'exercice de médecine : Catherine Bodeau-Brassier, *Mauran chirurgien marseillais et son œuvre*, université de Nantes, 1981. C'est un praticien reconnu par ses pairs, qui publie des notes dans l'un des principaux périodiques de science médicale de son époque. Ainsi, en mai 1763, alors qu'il exerce à Martigues comme maître chirurgien de l'hôpital, il envoie un compte rendu sur l'ablation d'une tumeur de l'anus et du scrotum, opération très délicate, pratiquée sur un matelot, qui survit à cette épreuve : *Journal de médecine, de chirurgie et de pharmacie*, mai 1763, p. 446-450.

9 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. I-II.

Maghreb, terme à mettre entre guillemets, puisque le mot *peste* désigne encore une série des maladies n'ayant souvent aucun rapport entre elles. Les escales sont redoutables, notamment dans les villes portuaires situées au terminus des caravanes venues d'Asie.

La question de la mortalité en temps en guerre est complexe. La guerre d'Amérique, qui vient de s'achever en 1783, fut le plus mortifère des conflits navals, sans commune mesure avec les taux de perte des navires de commerce. On peut estimer que 20 à 30 % des marins français engagés dans ce conflit ne sont pas revenus des campagnes dans l'Atlantique nord, les Caraïbes et l'océan Indien. Or, ce ne sont pas les combats qui tuent les matelots, mais plutôt les maladies infectieuses, et surtout les séjours méphitiques dans les hôpitaux. Néanmoins, la référence aux registres des inscrits maritimes – ou registres des classes –, au moyen desquels l'administration de la Marine reportait toutes les informations concernant un matelot ou un officier marinier, reste très pertinente ; elle montre que le chirurgien Mauran connaissait bien ce système, mis en place pendant le règne de Louis XIV, qui contraignait les gens de mer à servir dans la flotte de guerre¹⁰.

96

Quelles sont les causes de la mauvaise santé des gens de mer ? Mauran en souligne d'emblée une première, qui tient aux carences des soins à bord des bâtiments marchands, notamment à l'engagement de chirurgiens incompetents, voire à l'absence de tout praticien à bord. Il y a bien les textes des ordonnances, remarque-t-il, mais « la cupidité plus forte que les lois » fait en sorte que ces textes ne sont pas appliqués avec suffisamment de rigueur et d'honnêteté. L'ordonnance de 1681 sur la marine de commerce et de pêche, texte fondateur du code maritime, exigeait l'engagement d'un chirurgien « dans chaque navire, même dans les vaisseaux pêcheurs faisant voyage de long cours ». Le règlement du 5 juin 1717 précisa cette disposition, en voulant que « les bâtiments qui auront vingt hommes d'équipage et au-dessus soient obligés de prendre un chirurgien pour toute navigation qui ne sera pas du cabotage ». Le commentaire du juriste Valin, éminent spécialiste du droit maritime, va plus loin en précisant, que « pour ce qui est des voyages qui tiennent le milieu entre le long cours et le cabotage commun, il n'y a obligation d'établir un chirurgien, qu'autant que l'équipage sera de vingt hommes et au-dessus ». Tous les navires marchands qui trafiquaient en Méditerranée et comptaient au moins vingt hommes d'équipage, y compris les bâtiments languedociens et provençaux qui effectuaient vers les Échelles du Levant des voyages « à la cueillette » – on dirait aujourd'hui du *tramping* – pour des affréteurs de l'Empire ottoman, étaient donc obligés d'embarquer un chirurgien. L'ordonnance règlementait le choix de ces praticiens, qui devaient être examinés par deux maîtres chirurgiens jurés. Tandis

¹⁰ Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997.

que le chirurgien embarqué apportait ses instruments, l'armateur devait aussi fournir « un coffre garni de drogues, onguents, médicaments et autres choses pour le pansement des malades », qui étaient contrôlés par un maître apothicaire juré¹¹. Cependant, armateurs et capitaines trichaient. Mauran met en cause les armateurs, à la recherche des moindres économies sur le dos des matelots. Quant aux patrons de navires,

s'ils embarquent un chirurgien, ils préfèrent un ignorant dans son art, pourvu qu'il ait déjà navigué et qu'il puisse aider à la manœuvre... J'ai moi-même souvent entendu dire à divers capitaines qu'ils n'embarquaient un chirurgien que pour leur faire la barbe et faire une saignée dans le besoin¹².

Rien d'exagéré à ces insertions : les archives nous confirment que les chirurgiens navigants sont souvent des débutants, peu considérés à bord, sinon méprisés par les officiers. Nous savons que sur les navires de pêche à la morue, le patron employait en fait le chirurgien comme « décolleur », c'est-à-dire celui qui menait à bien la délicate opération consistant à trancher le poisson pour lui enlever son arête centrale¹³.

Comme Lind et Rouppe, Mauran est un chirurgien qui a arpenté le pont des navires et soigné des marins pendant des années. Son livre représente donc le fruit de sa vie professionnelle :

Je pense que l'expérience est préférable à tous les raisonnements ; elle nous apprend qu'un remède guérit, mais souvent elle nous laisse ignorer la manière dont la nature agit au-dedans de nous. Admirons-la, contentons-nous du premier point : il est beaucoup plus intéressant pour l'humanité que le second¹⁴.

Il fait preuve de modestie à plusieurs reprises et considère que toutes les leçons sont bonnes à prendre. Décrivant la façon de soulager un homme dont la jambe est atteinte d'un œdème très douloureux causé par un « dragonneau ou vers de Médine » – dracunculose ou filariose africaine –, il explique comment un marchand d'esclaves d'Alexandrie lui apprend la manière d'extirper ce parasite

11 Pour ce qui est des dispositions concernant les chirurgiens navigants, voir René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Legier et Mesnier, 1760, t. 1, p. 497-508.

12 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. III-IV.

13 Sur les chirurgiens de marine, voir Pierre Pluchon (dir.), *Histoire des pharmaciens et médecins de marine et des colonies*, Toulouse, Privat, 1985. Sur la médecine navale, voir les travaux d'Adrien Carré, qui font toujours autorité. Voir aussi les actes du colloque *La Médecine navale aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Jonzac, Publications de l'université francophone d'été, 1993. Il y avait un grand écart entre la marine marchande, où la santé des équipages comptait peu jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, et la marine d'État, où se développa une médecine navale de qualité, malgré des déboires causés par de terribles épidémies : voir Jean-Luc Suberchicot, *Le Service de santé de la marine royale (1661-1793)*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 1999.

14 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 285.

après l'incision de la peau, en l'enroulant lentement autour d'un bâton, au lieu de pratiquer une saignée. Cela dit, tout en faisant preuve de modestie, Mauran n'hésite jamais à vilipender les charlatans auxquels les matelots font confiance, par exemple pour le traitement de la vérole, en prescrivant des remèdes pires que le mal : « Toutes les vertus qu'on attribue à une infinité de baumes, d'onguents ne sont qu'illusions ou pure charlatanerie¹⁵ ».

98 Mauran soigne avec les remèdes de son temps. Sa pharmacopée comprend avant tout des plantes, qui sont préparées sous la forme de tisanes, de décoctions et d'emplâtres : fleurs de mauve, de lavande, d'œillet, d'oranger, de capillaire, de sureau, de pariétaire – « qu'on appelle vulgairement espargoule » – ; de la salsepareille, des feuilles de rue, de sauge, de la racine de réglisse et des bâtons de cannelle. Puis, voici les aliments communs de terroir, comme l'huile d'olive et le miel, et toute la gamme des épices d'Extrême-Orient. Mauran emploie également des produits chimiques, tels que les sels d'arsenic, de mercure et d'ammoniac, de l'essence de térébenthine. Si le sang de dragon a disparu, on trouve encore dans son coffre de la graisse de corne de cerf. Se confirme le recours aux remèdes exotiques, tels que la racine de quinquina, excellent fébrifuge, la poudre d'ipécacuanha, bon nettoyeur de l'estomac, et le simaruba, efficace pour calmer une dysenterie. Beaucoup de ces compositions, qui relèvent de la médecine par les plantes, sont efficaces ; d'autres moins, qui semblent même assez nocives, comme cette limonade minérale où l'on met quinze ou vingt gouttes d'esprit de soufre ou de vitriol qui l'on dilue dans un litre d'eau, et qu'il faudrait boire afin de calmer la fièvre putride. La liste des recettes du bon docteur Mauran contient quelques curiosités, comme

le sachet pour ceux qui craignent la mer : prenez cannelle, clous de girofle, noix muscade, de chacune deux dragmes ; safran, une dragme ; pilez le tout dans un mortier et le passez à travers d'un tamis de soie. Il faut ensuite étendre cette poudre entre deux couches de coton cardé, qu'on couvre de taffetas, pour en former un petit matelas piqué de huit pouces en carré. Ceux qui craignent le mal de mer porteront ce matelas entre la chair et la chemise sur la fossette de l'estomac. Ils l'assujettiront avec des rubans de fil ou de soie, qui seront cousus à chaque pointe du sachet¹⁶.

À défaut de calmer le mal de mer, ce sachet parfumait au moins le linge. Un de ces remèdes fait appel à la mémoire collective des Marseillais. Il s'agit du souvenir de la peste de 1720-1721, qui fut causée par l'entrée clandestine de quelques pièces de tissus infectées par le bacille de Yersin, alors que toute la riche

15 *Ibid.*, p. 373.

16 *Ibid.*, p. 466.

cargaison du *Grand Saint-Antoine*, le navire qui apportait ces étoffes de Syrie, aurait dû être brûlée de suite, au lieu d'être seulement mise en quarantaine dans les magasins du lazaret ; mais l'intérêt égoïste du propriétaire, le marchand Estelle, notable influent, empêcha cette mesure de santé publique. La peste se répandit dans Marseille et dans la Provence littorale. Cette peste fut la dernière qui toucha la France ; elle dépeupla la cité phocéenne, causant peut-être 30 000 victimes. C'est ainsi que Mauran rapporte la recette du

vinaigre des quatre voleurs pour préserver de la peste. Je ne sais si c'est un conte populaire, mais j'ai entendu dire à plusieurs personnes que quatre malheureux, dans le temps de la dernière peste qui affligea Marseille, se servaient de ce remède comme d'un préservatif de la peste et allaient dans les maisons des pestiférés pour voler tout ce qu'ils pouvaient attraper. Voici la recette. Prenez feuilles sèches de sauge, d'absinthe, de rue, de menthe et de romarin, de chacun une once et demi ; fleurs d'aspic et de lavande, de chacun deux onces, deux dragmes de gousses d'ail... cannelle, fleurs d'œillet sèches, noix de muscade, camphre, de chacun deux dragmes ; faites infuser le tout au bain marie pendant quarante-huit heures dans huit livres de bon vinaigre ; coulez ensuite et exprimez bien le marc, filtrez la liqueur qui vous restera dans un entonnoir garni de papier gris ; ajoutez-y une once d'esprit de vin camphré et conservez-là dans de petites bouteilles bien bouchées. Ceux qui se trouvent dans un pays attaqué de la peste se frotteront soir et matin le nez et les tempes avec quelques gouttes de ce vinaigre. Ils en mêleront quinze à vingt gouttes avec un gobelet d'eau pour se gargariser plusieurs fois pendant la journée avant et après chaque repas. Ils avaleront même le matin et le soir une ou deux gorgées de ce gargarisme, et se parfumeront le soir et le matin en jetant une cuiller à café sur une poêle de fer rouge au feu¹⁷.

J'ai cité la recette de cet élixir folklorique, car elle rappelait la calamité de la peste en pays méditerranéen et l'impuissance de l'homme à conjurer ses effets, sinon par le procédé d'une potion magique. Ce n'est pas le cas de la plupart des compositions décrites par Mauran, qui montrent son souci d'être intelligible, de ne pas masquer ses doutes et ses ignorances par le jargon médical : son livre ne contient aucun mot ou formule en latin. Il s'adresse aux jeunes chirurgiens navigants sans expérience, et aussi à tous les marins qui ont un peu d'instruction, comme les patrons de navire. Son école est le pont d'un bâtiment de mer. L'intention didactique de son ouvrage est soulignée dès la préface :

Les numéros répandus dans le cours de cet ouvrage répondent à autant de formules numérotées de même, qui sont rassemblées à la fin pour plus grande

17 *Ibid.*, p. 478-479.

commodité et pour éviter les répétitions... J'ai ajouté au bas de chaque formule, toutes les fois que le cas m'a paru l'exiger, une explication qui facilite la manière de préparer le remède, ou qui indique certaines précautions à prendre pour l'administrer avec fruit. Immédiatement après les formules, on trouvera une description courte, claire et succincte des drogues simples qui entrent dans la composition de tous les remèdes ; cette description rangée par ordre alphabétique peut être de quelque utilité à certains chirurgiens navigants ; mais elle est absolument nécessaire aux personnes qui ne sont pas de l'art, pour apprendre à connaître les drogues simples¹⁸.

Loin du traité savant, le livre de Mauran peut être considéré comme le premier de ces « médecins de papier », dont les indications pouvaient permettre de soigner un homme en mer sans le secours d'un chirurgien, procédé qui dura jusqu'aux années 1950 sur les petits navires et les chalutiers de pêche lointaine, avant la généralisation de la radio¹⁹.

100

Sous le titre de *Connaissances générales nécessaires à tous ceux qui veulent traiter les malades*, Mauran analyse les conditions de vie des marins à bord des navires marchands. Saturé d'humidité la nuit ou par temps de brouillard, l'air marin cause des affections respiratoires, du moins si l'on ne prend pas des précautions élémentaires pour se protéger, car, à bord d'un voilier, il faut travailler sur le pont par tous les temps, jour et nuit. Les brusques changements climatiques, l'excès de chaleur succédant au froid, aux pluies et aux grains, sont les plus préjudiciables à la santé. En cas de pneumonie et de pleurésie, la liste de remèdes est très pauvre et peu différenciée selon la maladie : des tisanes et, surtout, la saignée, administrée à maintes reprises : « il est rare que trois ou quatre saignées, faites dans l'espace de vingt-quatre heures, ne mettent pas les malades à leur aise, et en voie de guérison, car si cette quantité de saignées ne les soulage pas, il y a tout à craindre pour eux²⁰ ». Le rhume se soigne avec des bains de pieds dans l'eau chaude, des infusions de fleurs de coquelicot et de véronique. Le journal de Robert Challe nous apprend que les marins se méfiaient des saignées, et aussi qu'ils préféraient prendre une bonne cuite à l'eau-de-vie ou au vin chaud plutôt qu'ingérer de la tisane²¹. La pauvreté de l'habillement des marins est mise en cause à de nombreuses reprises :

Les marins doivent aussi changer de vêtements lorsqu'ils sont mouillés par l'eau de la pluie ou par celle de la mer, car si par paresse ou par faute de vêtements, ils

¹⁸ *Ibid.*, p. XIII-XIV.

¹⁹ Yannick Romieux, « Le médecin de papier, mythe ou réalité ? », *Revue d'histoire de la pharmacie*, vol. 84, n° 311, 1996, p. 356-363.

²⁰ *Avis aux gens de mer sur leur santé*, *op. cit.*, p. 153.

²¹ Robert Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales (1721)*, Paris, Mercure de France, 2002.

laissent sécher leurs habillements sur leur corps, ils courent le risque d'attraper quelque maladie. Enfin les marins doivent en tout temps changer de linge aussi souvent qu'ils le pourront et se tenir propres ; car la propreté entretient une libre transpiration, garantit de la vermine, de la gale et de plusieurs autres maladies, qui ne sont souvent produites chez eux que par le défaut de propreté²².

L'armateur ne fournissait aucun vêtement de travail, que ce soit dans la marine de commerce ou de pêche. Le trousseau était réduit. Les matelots portaient les mêmes habits, qu'ils entretenaient tant bien que mal : une ou deux chemises, un ou deux caleçons, une culotte, des bas, quelquefois un paletot, un caban ou capot de gros drap. Ils possédaient rarement un rechange et, après leur quart, descendaient se coucher dans leur hamac sans revêtir des vêtements secs. Il n'y avait aucune hygiène corporelle, sauf chez les officiers, et encore. On prenait parfois un bain dans la mer. Le seul accessoire de toilette était un peigne de corne. Le matelot faisait sa lessive dans l'eau de mer, ce qui n'arrangeait pas ses vêtements, et ne les dégraisait pas. Même chose pour les hamacs. La saleté et la puanteur régnaient à bord, surtout sous le pont et pire encore dans la cale, où se trouve la sentine, un creux longeant la quille, exutoire des eaux usées. Un véritable cloaque. Mauran raconte comment des mousses sont morts asphyxiés en allant puiser l'eau sale de ce véritable égout. Le pont du navire est nettoyé et raclé une fois la semaine, du moins si le patron ou le capitaine ordonnent un « branle-bas de propreté » ou une « bourrasque », comme l'on dit encore à Marseille.

L'entrepont est rarement balayé, raclé et lavé, tandis que les baquets ou bailles contenant les excréments et l'urine ne sont pas toujours vidés chaque jour. Il n'existait peu ou prou de produits antiseptiques. Mauran conseillait aux capitaines de jeter quelques pintes de vinaigre dans la sentine et de parfumer l'entrepont une fois la semaine, en y allumant des réchauds où l'on faisait brûler du charbon de bois avec des grains de genièvre concassé. Il signale aussi un « truc » de marin pour aérer l'intérieur du navire, au moyen

d'une trombe ou ventilateur dont presque tous les marins connaissent l'usage, qui n'est autre chose qu'une voile triangulaire qu'on passe sous la grande voile ou sous celle de misaine, de façon que le courant du vent, qui frappe ces voiles, puisse refluer sur la voile triangulaire... et y introduit de l'air supérieur qui renouvelle celui qui séjournait dans la cale ou dans l'entrepont²³.

Les observateurs considéraient que le manque d'hygiène était la faute des matelots eux-mêmes, des gens grossiers. C'est le cas d'Antoine Poissonnier-

²² *Avis aux gens de mer sur leur santé, op. cit.*, p. 12.

²³ *Ibid.*, p. 59.

Desperrières, médecin major de la Marine royale, qui dit que « la malpropreté et la paresse sont des défauts ordinaires aux matelots français²⁴ ». Mauran ne partage pas cette opinion péjorative. Ayant vécu plus de vingt ans aux côtés des marins, il affirme que le devoir des capitaines consiste à veiller paternellement sur les matelots qui leur sont confiés, afin que ceux-ci puissent être garantis du froid, de la vermine et de l'humidité :

C'est à cette dernière cause, aux pluies et aux brouillards continuels, qui ont régné pendant la campagne de 1779, qu'on peut attribuer les maladies qui attaquent l'escadre de M. d'Orvilliers, et qui firent périr un si grand nombre de matelots... Il faudrait que les capitaines obligeassent leurs matelots d'avoir une certaine quantité de linge, d'habillement, pour se tenir propres, et pouvoir en changer lorsqu'ils sont mouillés... Ils leur en fourniront lorsqu'ils en manqueront d'en acheter au premier port où ils aborderont. Ils feront punir ceux qui ne changent pas assez de linge en les privant de leur ration de vin, de même que ceux qui auraient joué, vendu ou échangé leur linge ou leurs habillements pour avoir de l'eau de vie, du tafia et du vin, ce qui n'arrive que trop souvent²⁵.

102

Les marins rechignaient à acquérir des vêtements en dépensant une partie de leur avance, sauf en cas d'extrême nécessité. Cet état de fait s'améliora dans la Marine royale : au cours de la guerre d'Amérique (1778-1783), les intendants des ports militaires firent acheter massivement du linge et des effets d'habillement – il n'y avait pas encore d'uniforme – qui étaient embarqués sur chaque vaisseau et vendus à faible prix aux équipages, sous la forme d'une retenue obligatoire sur la solde. Ces distributions sont parfois mentionnées avec leur prix dans les rôles d'équipages²⁶.

Avec l'hygiène, la question de la nourriture apparaît la plus récurrente. Mauran évoque même la « disette d'aliments » lors de voyages de long cours, les marins réduits à manger les rats... En temps ordinaire, la ration quotidienne s'avérait d'une grande monotonie sur les navires du nord-ouest de l'Europe : des légumes secs, du biscuit – pain de blé recuit et durci au four – et des salaisons, du fromage. En outre, ces aliments étaient parfois impropres à la consommation, tantôt à cause des armateurs qui achetaient des produits de mauvaise qualité, et aussi parce que tout se corrompait en mer. Mauran revient à maintes reprises sur ce sujet primordial pour la santé des équipages. Il recommande aux capitaines

24 Antoine Poissonier-Desperrières, *Traité des maladies des gens de mer*, op. cit., p. 383.

25 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 61-62.

26 André Zysberg, « Il faut que les hommes bougent. L'équipage du *Jason* pendant la guerre d'Amérique (de mars 1780 à avril 1782) », dans Christian Borde et Christian Pfister (dir.), *Histoire navale. Histoire maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers*, Paris, SPM, 2012, p. 45-54.

naviguant en Méditerranée d'employer les fréquentes escales pour acheter des aliments frais, comme viande, poissons, légumes verts et fruits. Compte tenu de la rapacité des armateurs, ce n'était pas le patron mais les matelots qui se pourvoient eux-mêmes en « herbages ». Mauran fournit néanmoins des conseils judicieux au sujet de la gestion et de la surveillance des vivres :

Il faut en outre, que les capitaines aient l'intention d'embarquer des provisions qui soient de bonne qualité, car s'il arrive tous les jours que celles qu'on a embarqué telles se gâtent après quelques semaines, à cause de l'humidité, de la chaleur, du manque d'air, souvent de la malpropreté, des endroits où elles sont placées. À combien plus forte raison se gâteraient celles qui ont déjà contracté un principe de corruption avant que d'être embarquées ? C'est pourquoi ceux qui sont soucieux de la santé de leurs équipages ne confient à aucun autre de leurs officiers le soin de faire des provisions ; ils les font eux-mêmes et visitent scrupuleusement le biscuit pour savoir s'il est bien sec et fait de farine fraîche de pur froment. Pour s'en assurer, ils le goûtent, ensuite le font placer dans un endroit propre et sec. Ils font éprouver de même tous les légumes pour savoir s'ils sont de bonne cuite et les feront renfermer dans des jarres vernissées, où ils sont à l'abri de l'humidité, qui les fait germer et les gâte. Ils doivent examiner de même les salaisons, et s'assurer si elles sont saines et n'ont pas déjà contracté quelque mauvaise odeur. Enfin, ils s'efforceront toujours d'acheter les meilleures provisions, sans regarder au prix, et les feront placer dans les endroits destinés à cet usage, feront en sorte que ces endroits soient secs, aérés, afin qu'elles se conservent mieux. Pendant le voyage, ils feront eux mêmes, de temps en temps, la visite des provisions, et veilleront à ce que ceux qui sont préposés pour en faire la distribution, n'en donnent pas au-delà de ce qui est réglé, et ne les laissent gâter par leur négligence²⁷.

Outre ces préconisations de bon sens, Mauran cite un rapport d'Antoine Poissonnier-Desperrières, établi afin de varier et enrichir la ration des matelots de la Royale, rapport qu'il qualifie de « mémoire vraiment patriotique ». C'est l'époque, la décennie 1770-1780, où tout en pensant à prendre un jour la revanche contre l'Angleterre après les humiliations subies pendant la guerre de Sept Ans, les Français de tout bord, savants, intellectuels et politiques considéraient qu'il fallait se mettre à l'école des Anglais²⁸. Mauran souligne également les habitudes des flottes de commerce du Nord, qui servent de la choucroute à leurs marins, et il en donne la recette. Le manuel de Mauran se

²⁷ *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 52-53.

²⁸ Edmond Dziembowski, *Un nouveau patriotisme français (1750-1770). La France face à la puissance anglaise pendant la guerre de Sept Ans*, Oxford, Voltaire Foundation, 1998.

montre également très admiratif au sujet du premier des deux voyages autour du monde (1768-1771) accompli par James Cook, « un périple qui a duré trois ans, écrit-il, et sur cent huit hommes dont son équipage était composé, il n'en a perdu qu'un seul, par maladie²⁹ ». Ce résultat, explique le chirurgien marseillais, est dû au régime alimentaire, notamment la consommation régulière de choucroute, excellent préservatif du scorbut. Et il ajoute :

M. Cook se servait, à la place de lard, de tablettes de bouillon, dont il donnait une once par homme trois fois la semaine, et une plus grande quantité s'il était nécessaire pour mêler avec les pois et les haricots. Il n'y a pas de provision plus nécessaire dans les voyages de long cours que les tablettes de bouillon. Une once de ces tablettes contient le sucre et l'extrait nourrissant de deux livres de viande. Elles se conservent longtemps et ne sont pas sujettes à rancir et à se corrompre comme les viandes salées. Les végétaux frais que l'on faisait cuire avec des tablettes de bouillon, la farine de froment, le gruau d'orge et d'avoine au déjeuner et au dîner, les pois secs cuits avec les mêmes tablettes, l'eau de la mer qu'il distillait chaque jour, étaient la nourriture et la boisson qu'il a donné presque toujours à son équipage³⁰.

104

Il est vrai que Cook commandait un équipage trié sur le volet, et que rien n'avait été épargné pour assurer le succès de sa mission. La marine d'État joua à cet égard un rôle pilote, tant sur le plan technique que sur le plan sanitaire. C'est ainsi que les fameuses tablettes de bouillon, que l'on appelait aussi « soupe portative », furent expérimentées par la Royal Navy lors de l'hivernage d'Halifax, la première station navale d'Amérique du Nord, créée pendant la guerre de Sept Ans.

La question de l'eau n'apparaissait pas moins cruciale. Mauran y revient à plusieurs reprises, car il est convaincu que plusieurs graves affections sont causées par la mauvaise qualité de l'eau, ou plutôt la difficulté de conserver de l'eau potable. Ce grave souci concerne moins la navigation en Méditerranée, même lorsque les traversées durent une à deux semaines, car les points d'aiguade sont aisément joignables. Le problème se pose en ce qui concerne la navigation au long cours. Comment tenir pendant deux à trois mois de mer sans renouveler la provision d'eau ? Il existait de nombreuses recettes, toutes inefficaces, comme celle des clous rouillés que l'on plongeait dans les bailles destinées à la boisson de l'équipage. Le filtrage au moyen d'une couche de sable, l'eau passant d'un tonneau à l'autre, évoqué par Mauran, voire le captage de l'eau de pluie sur de grands prélatrs étendus sur le pont, ont été pratiqués très tôt. On pouvait aussi,

²⁹ *Avis aux gens de mer sur leur santé, op. cit.*, p. 56.

³⁰ *Ibid.*, p. 56-57.

comme il le conseille, faire bouillir l'eau servant à cuire la soupe et les légumes. Une autre solution, la distillation à bord de l'eau de mer, est explorée en France et en Angleterre. La première machine fiable est élaborée vers 1760 par Pierre-Isaac Poissonnier (1720-1798), frère aîné d'Antoine, déjà cité, lui aussi médecin de la Marine, qui essaie avec succès la cucurbité, en 1763. Mauran connaît cette invention, qu'il estime très efficace, et donne le principe de son fonctionnement. Ainsi baptisée à cause de sa forme – comme une citrouille ou cucurbitacée –, il s'agit d'un alambic analogue à celui qui permettrait d'obtenir de l'alcool, à ceci près qu'il produisait de l'eau douce à partir de l'eau de mer. La cucurbité fut expérimentée pendant la voyage de Bougainville (1766-1769), puis on l'adopta sur plusieurs navires pendant la guerre d'Amérique, non sans réticence, à cause du risque d'incendie causé par sa chaudière et aussi parce que, sur les plus gros vaisseaux de guerre, la production d'eau distillée était insuffisante pour un équipage de huit cents hommes³¹.

Le travail pénible et risqué des hommes en mer constitue également un facteur de mauvaise santé :

il n'est pas toujours possible de prévenir ni d'éviter les maux qui proviennent de l'excès de travail. Les marins n'ont pas toujours la liberté de se reposer toutes les fois qu'ils sont fatigués ; le travail qu'ils font est très souvent un travail forcé. Un ouragan, une tempête qui dure pendant plusieurs jours, une voie d'eau obligent un équipage d'être sur pied, de travailler sans relâche... Joignez à cela le peu d'aliments et la mauvaise qualité de ceux dont ils se nourrissent... la crainte de la mort et du naufrage... autant d'agents très puissants capables de les exposer aux maladies les plus dangereuses³².

Chaque manœuvre d'une vergue ou d'une antenne, même par temps calme, peut occasionner des accidents qui provoquent des blessures, des traumatismes, des fractures, sans oublier les hernies dans le cas d'efforts violents pour virer au cabestan ou amener une lourde charge avec un palan :

les matelots sont sujets à faire des chutes d'endroits forts élevés ou à recevoir des coups violents sur la tête par les poulies et autres matières pesantes qui tombent du haut des vergues et des mâts. Il arrive même très souvent qu'ils se laissent tomber du haut de ces manœuvres et restent raides morts sans qu'il paraisse aucun mal à l'extérieur³³.

31 Étienne Taillemite, *Bougainville et ses compagnons autour du monde (1766-1769)*, Paris, Imprimerie nationale, 2006.

32 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, *op. cit.*, p. 12-13.

33 *Ibid.*, p. 385.

La noyade constitue aussi l'une des principales causes de mortalité, d'autant plus que la plupart des marins ne savent pas nager :

tantôt un matelot pris de vin se laisse tomber dans la mer ; tantôt le pied ou la main leur glissent en tombant sur les hunes ; ici c'est une partie de l'équipage occupé à serrer une voile pendant un gros temps... Là c'est un canot ou une chaloupe qui chavirent par l'imprudence et la mauvaise manœuvre de celui qui les commande ou par une bouffée de vent inattendue ; ailleurs c'est une vergue qui emporte un et même plusieurs matelots³⁴.

106

Mauran n'exagère pas : les rapports de mer, qui sont effectués au retour d'un voyage par le maître d'un navire, contiennent la description des accidents survenus éventuellement à bord, souvent la chute d'un matelot depuis la partie haute du gréement, et parfois, plus prosaïquement, l'homme tombé à la mer en urinant par-dessus le plat-bord du navire³⁵. D'autres infortunes de mer sont provoquées par des attaques de corsaires ou de pirates et, si le navire agressé se défend, on déplore des hommes d'équipage blessés ou mutilés par un boulet le canon, une arme blanche ou une arme à feu.

La seconde partie de l'ouvrage du docteur Mauran concerne ce que l'on appelait les « maladies internes », c'est-à-dire l'essentiel de la pathologie non accidentelle, qui ne nécessitait pas d'intervention chirurgicale. De nombreuses affections sont passées en revue, dont le mal de mer, ce qui nous vaut une description apocalyptique du martyr enduré par les nouveaux embarqués dès l'appareillage : « le morne silence, les hoquets, la tristesse, les vomissements sont la seule réponse que vous pouvez attendre d'eux dans l'état déplorable où ils se voient réduits³⁶ ». Les remèdes proposés par le docteur Mauran contre le mal de mer semblent incertains ou curieux. L'unique solution est constituée par l'habitude au roulis du navire, la vraie guérison pour ceux qui ont pris « le parti de la mer ». Comme le dit Mauran, « si les néophytes ne peuvent s'accoutumer à la mer, ils doivent la quitter et prendre une autre profession, car ils ne deviendront jamais de bons marins³⁷ ».

D'autres maladies plus graves guettaient les marins. C'est ainsi que Mauran consacre un long chapitre au scorbut, ce qui peut étonner, puisque l'expérience du chirurgien marseillais se situait surtout en Méditerranée, où le scorbut se déclarait très rarement parmi les gens de mer. Il s'en explique d'emblée : « les armements pour la Guinée (la traite des Noirs), pour les Indes, pour l'Amérique,

34 *Ibid.*, p. 318-319.

35 André Zysberg, « Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685) », *Revue d'histoire maritime*, n° 15, 2012, p. 73-102.

36 *Avis aux gens de mer sur leur santé, op. cit.*, p. 79.

37 *Ibid.*

sont aujourd'hui si fréquents à Marseille, qu'il n'est pas extraordinaire que le scorbut soit beaucoup plus répandu qu'il ne l'était autrefois ». Cette évolution, qui démarre au cours des années 1700, transforme Marseille, port méditerranéen, en port mondial³⁸. Le chirurgien marseillais recourt à l'histoire pour expliquer la découverte du scorbut par les Européens :

Les anciens navigateurs ne connaissaient pas le scorbut... avant la découverte de la boussole et de l'aimant, la navigation était fort peu étendue ; les voyages étaient courts, ou s'ils étaient longs, les bâtiments côtoyaient la terre, la perdaient rarement de vue, et entraient tous les soirs dans les ports ; rien ne les empêchait alors de se procurer des rafraîchissements, de la viande, du poisson, des légumes, des fruits et de l'eau fraîche pour boire chaque jour, et par ce moyen d'éviter le scorbut. Par la raison contraire, et depuis l'invention de la boussole, les voyages sont fort longs. On navigue en pleine mer, on reste plusieurs mois sans aborder aucun port... L'eau qu'ils embarquent et qu'ils conservent dans des tonneaux, se corrompt la plupart du temps ; ils sont privés d'aliments frais, et c'est cette privation, qui est cause que cette maladie est fort fréquente aujourd'hui parmi les marins³⁹.

Si l'on excepte la question de la boussole, qui était connue en Europe depuis les années 1280 et employée en mer par les Chinois et les Arabes, le rappel historique de Mauran est exact : c'est bien au cours des navigations transocéaniques et à la suite des Grandes Découvertes que le scorbut apparaît comme un mal inéluctable frappant les équipages. Le « scorbut de terre » atteignait aussi les soldats, notamment les assiégés, et les armées en campagne mal ravitaillées. Un état de fatigue ou d'asthénie caractérise les premiers symptômes, puis le saignement et l'ulcération des gencives. Les dents se déchaussent. L'épiderme noircit sous l'effet d'hémorragies internes, les membres gonflent, sont atteints d'œdèmes. La mort survient par infection respiratoire. La consommation de vivres frais lors d'une escale limite le mal à la perte d'une partie des dents. C'est pourquoi l'appareil dentaire des marins navigants du long cours était souvent si délabré, qu'ils éprouvaient de la peine à mâcher leur biscuit.

Les gens de la Méditerranée savent depuis le Moyen Âge que les agrumes produisent des effets bénéfiques sur la santé, nonobstant leur acidité. Les récits des voyages de la Renaissance le disent nettement. Et pourtant, les médecins n'en seront pas convaincus avant les années 1750, alors que la consommation

³⁸ Sur le commerce maritime de Marseille, voir Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, 2 vol. ; Gilbert Buti, « Comment Marseille est devenue un port mondial au XVIII^e siècle », *Marseille. Revue culturelle*, n° 185, septembre 1998, p. 72-81.

³⁹ *Avis aux gens de mer sur leur santé*, *op. cit.*, p. 86-87.

d'oignons, de pommes et de choucroute permet de retarder l'apparition du scorbut pendant les voyages des Hollandais vers les Indes orientales. La « peste des marins » décime les flottes de combat européennes, quand elles mettent deux mois et parfois davantage – au lieu de cinq à six semaines – pour traverser l'Atlantique. Aucun produit frais ne peut être conservé au-delà d'une quinzaine de jours. On sait aussi que les officiers emportaient des conserves d'oseille et de fruits rouges, qu'ils cultivaient des herbes dans des jardinières accrochées à la poupe de leur vaisseau... Le seul remède, cité par Mauran comme médicament antiscorbutique et aussi considéré comme une boisson antifatigue, est le punch, composé de jus de citron, d'eau et de rhum, dont la consommation se développe au cours des années 1750. Sous l'impulsion de Georges Anson, la marine de guerre anglaise doit ses victoires de la guerre de Sept ans à la bonification du régime alimentaire des marins : en 1757-1758, des norias de barques apportaient quotidiennement des cargaisons de produits maraîchers à la flotte anglaise qui bloquait le port de Brest⁴⁰.

Nous avons vu que Lind est le premier médecin qui, vers 1760, démontre par l'expérimentation – en comparant l'alimentation de plusieurs groupes de scorbutiques – que la consommation de fruits et de légumes frais combat efficacement le mal. Cependant, l'origine de cette maladie, la carence en vitamine C, n'est pas découverte avant 1900. Les médecins ont longtemps attribué des causes variées et parfois fantaisistes au scorbut. Mauran, qui a lu Lind et donne clairement la clé de la guérison, ne peut s'empêcher de dire que l'inaction des marins, quand les alizés portent le navire sans nécessité de manœuvrer la voilure et le gréement, est un facteur de prédisposition au scorbut. Il faut que les hommes bougent :

en effet, on observe en pareille circonstance que les mousses et jeunes matelots qui dansent, folâtrant et s'amuse à certains jeux d'exercice, sont moins sujets et moins disposés à contracter le scorbut que les hommes faits et les vieux... C'est aussi pour la même raison que, dans les vaisseaux du Roi, les matelots qui travaillent, fatiguent et voguent dans les chaloupes, sont moins sujets au scorbut que les autres⁴¹.

Le chirurgien marseillais invoque aussi la théorie des humeurs, la plus ou moins grande fluidité du sang, pour expliquer le déclenchement du mal :

Les matelots, dont le sang est lent et épais, ceux qui sont d'un tempérament mélancolique, mou et flasque, sont plus sujets au scorbut que ceux qui sont

⁴⁰ Voir Nicholas Rodger, *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Collins, 1986, p. 82-108.

⁴¹ *Avis aux gens de mer sur leur santé, op. cit.*, p. 92-93.

d'un tempérament contraire. C'est pourquoi les matelots provençaux, qui sont naturellement d'un tempérament vif et bilieux, y sont moins sujets que les Ponantais... L'air renfermé et peu renouvelé que l'on respire dans les navires, sous les ponts, certaines passions de l'âme, comme la crainte, la tristesse, la mélancolie et d'autres affections de cette nature, qui affaiblissent le principe vital... On voit dans les vaisseaux que ceux qui sont poltrons, pusillanimes et craignent le danger, sont plutôt atteints du scorbut, que ceux qui sont braves, courageux et affrontent le danger dans toutes les occasions⁴².

Malgré Lind, Mauran persiste à penser que le scorbut devient contagieux à cause des hémorragies, que l'une de ces causes tient donc à ce qu'il appelle « la putréfaction du sang », et qu'il faut par conséquent séparer les matelots atteints de ceux qui échappent encore à la maladie.

D'autres affections internes sont l'objet de chapitres spécifiques, telles que la peste, la dysenterie, le choléra, la vérole, enfin toutes sortes de fièvres sans parenté entre elles, comme la malaria et le typhus, qui ne sont pas nommées. L'identification des maladies pose problème à la science médicale qui a besoin de nommer, de classer et de répertorier. C'est ainsi que l'ouvrage de Mauran distingue plusieurs types de peste, telles que la bénigne, l'interne, la putride, la nerveuse, la bilieuse, et même celle qui est une « affection de l'âme ». Quelle que soit l'épidémie qui se déclenche, Mauran comprend parfaitement le danger de mort qui guette tout l'équipage d'un navire, où règnent la promiscuité et le manque d'hygiène. Ses observations le conduisent à répéter que la mauvaise qualité de la nourriture et de l'eau sont les facteurs de prédisposition. C'est pourquoi, tout au long de son ouvrage, le chirurgien marseillais ne cesse de prodiguer ses conseils de propreté, de ventilation et de changement de linge, notamment celui des malades, avec l'obligation de manger des aliments frais, de boire de l'eau assainie par divers moyens. Cela suffit-il ? À maintes reprises, Mauran s'interroge sur les agents des maladies contagieuses. Au sujet de la peste, il se demande « comment une petite portion de venin pestilentiel caché dans un ballot de marchandises peut-elle se propager et donner la peste à toute une ville ? ». Sans connaître les microbes, il a l'intuition de l'existence d'agents pathogènes de très petite taille qui sont transmis par l'air, les animaux et l'homme. Il est question du « venin subtil qui produit la peste et qui est répandu dans l'air, substance qui provient selon les auteurs des exhalaisons putrides et corrompues qui s'élèvent de la terre de certains pays, dont cette maladie tire son origine ». La même idée revient au sujet des fièvres malignes et contagieuses, qui sont causées par un « certain venin répandu dans l'air ».

42 *Ibid.*, p. 94.

Mauran suppose aussi que la prédisposition à la maladie est liée au comportement et à la psychologie. Le chirurgien marseillais opère le lien entre la conduite morale d'une personne et le maintien de sa santé, reprenant l'adage « une âme saine dans un corps sain ». À l'évidence, ce sujet est traité dans le chapitre consacré aux maux vénériens. Mauran évoque « l'esprit de débauche dont les marins sont assez susceptibles, le célibat forcé dans lequel ils vivent, les aliments échauffants dont ils se nourrissent, les attraits séduisants de certaines sirènes enchanteresses, qu'ils trouvent assez communément dans presque tous les pays où ils abordent ». Au sujet de l'origine de ces maladies, le chirurgien marseillais discerne un « virus vérolique » qui circule dans le sang des hommes et des femmes contaminés, puis se transmet à leurs enfants. On l'a compris, Mauran prône l'abstinence sexuelle hors mariage, non seulement pour se protéger des maladies vénériennes, mais aussi au sujet des fièvres et de la peste. Traitant des remèdes aux fièvres chaudes qui se contractent à l'île Saint-Domingue, il reprend le conseil avisé d'Antoine Poissonnier-Desperrières : « on s'abstiendra du commerce des femmes et surtout de celui des négresses ». Mauran émet une remarque comparable au sujet de la peste. Examinant les prédispositions, le chirurgien marseillais évoque « les débauches avec les femmes »... Il en tire cette conclusion sans appel :

il n'est donc pas surprenant que les Asiatiques, qui sont fort adonnés aux femmes, et dont toute l'étude, de même que celui de leurs concubines, consiste à rechercher et à trouver des remèdes échauffants, aphrodisiaques, et des aliments capables d'exciter l'acte vénérien soient plus disposés à contracter la peste que les autres hommes qui n'ont pas un pareil défaut⁴³.

L'Avis aux gens de mer sur leur santé nous montre que la médecine des Lumières se situe au seuil de la modernité. Elle conserve encore des zones d'ombre. Mauran dépeint les « Asiatiques » de façon caricaturale, en ignorant que les médecines arabe et chinoise restent très supérieures à la médecine européenne. Les remèdes proposés par le chirurgien marseillais tiennent parfois à la magie et souvent à la routine. Le « vinaigre des quatre voleurs » ne protège pas de la peste... Les saignées ne servent qu'à affaiblir les malades. Cependant, la prophylaxie naît au siècle des Lumières⁴⁴. On a beau jeu de railler les idées

⁴³ *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 126-127.

⁴⁴ Henri-Louis Duhamel du Monceau, *Moyens de conserver la santé des équipages des vaisseaux*, Paris, Guérin et Delatour, 1759. Cette dimension sanitaire fut un élément stratégique des guerres navales du XVIII^e siècle, qui impliquaient des expéditions lointaines d'hommes et de matériel dans la zone intertropicale. Voir Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.

fumeuses des médecins qui attribuaient à la qualité de l'air et au climat les causes essentielles de la propagation des maladies, c'est la conception écologique de la santé qui prend désormais le dessus sur l'ancienne théorie hippocratique des humeurs, même si celle-ci n'est pas totalement abandonnée. Autre changement : la prévention, plus que l'art de guérir, devient la fin première de la médecine. La compréhension d'une affection implique la découverte du milieu de vie du malade. Le discours sur l'environnement professionnel nous a permis de monter à bord des navires vers les années 1750, pour voir les risques du métier de la mer, la misère et la peine des marins au travail. Le chirurgien ou le médecin de marine devient ainsi un témoin. C'est bien cet effet réflexif, ce miroir de la mer et du navire qui nous a intéressé dans l'ouvrage de G. Mauran. Des médecins et des chirurgiens s'intéressent aux gens de mer, se demandent comment améliorer leurs conditions de vie, leur alimentation, leur habillement et leur hygiène. Il s'agit bien d'une mutation sans progrès scientifique, qui s'accomplit dans le droit fil de la pensée des Lumières. Même si l'on est encore incapable de guérir les infections microbiennes, le marin, catégorie longtemps ignorée, voire méprisée, par la littérature, l'art et les sciences, devient un sujet d'étude, de préoccupation à la fois humanitaire et patriotique.

SALAIRES ET NIVEAUX DE VIE DES MARINS DU COMMERCE AU XIX^e SIÈCLE À PARTIR DE L'EXEMPLE HAVRAIS

Nicolas Cochard

*Docteur en histoire, chargé de cours à l'université de Caen Basse-Normandie,
membre associé au Centre de recherche d'histoire quantitative (UMR 6583,
CNRS / UCBN) et au CIRTAI (UMR IDEES 6266 / Université du Havre)*

Si, en 1964, Claude Fohlen admettait que « les incidences de la Révolution industrielle sur les salaires et le niveau de vie des ouvriers ont fait l'objet d'une abondante littérature¹ », force est de constater que plus d'un demi-siècle plus tard le salariat maritime demeure, lui, largement marginalisé dans les ouvrages d'histoire générale et constitue dès lors un terrain de recherche à développer². La question des salaires et du fruit du travail des « gens de mer » se situe au cœur de nouvelles perspectives de recherche. Concernant notre propos, la période considérée, qui va globalement des années 1830 à la veille du premier conflit mondial, se révèle particulièrement intéressante. En effet, il s'agit là d'une période de modernisation de la navigation sans précédent, avec les évolutions de la propulsion mais également de la constitution des navires. De nouvelles professions apparaissent, qui aboutissent à une hétérogénéité plus prononcée parmi les équipages.

Notre source majeure étant constituée des « rôles des bâtiments de commerce » du quartier maritime du Havre, nous pourrions déterminer avec précision les rémunérations des équipages, progressivement scindés entre « pont » et « machine ». Une démarche chronologique a été adoptée afin de faire ressortir le caractère évolutif et dynamique de l'univers maritime à cette époque. Ces évolutions influent fortement sur les conditions de rémunération des marins puisque l'éventail des salaires s'élargit en fonction de cette nouvelle diversité professionnelle. À partir des inscrits maritimes embarqués au Havre, nous proposons d'examiner les rémunérations des marins du commerce, à la fois au long cours et au cabotage, deux activités majeures du port à cette période. Nous voulons donc revenir sur les conditions d'existence des marins du commerce au XIX^e siècle à travers l'examen

1 Claude Fohlen, *Histoire générale du travail*, t. 3, *L'Ère des révolutions (1765-1914)*, Paris, Nouvelle librairie de France, 1964, 1^{re} partie, p. 54.

2 On pourra consulter Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhof et Élisabeth Ridel (dir.), *Gens de mer au travail*, Caen, Cahiers de la Maison de la recherche en sciences humaines, 2007.

des salaires mais également des niveaux de vie, et par comparaison avec d'autres travailleurs du même bassin d'emploi à l'époque considérée.

LES MODALITÉS DE RÉMUNÉRATION

114

Le chercheur qui veut restituer les conditions d'existence des gens de mer à l'époque contemporaine dispose d'une source majeure : le rôle d'équipage. Ce document administratif, rigoureusement établi, est l'acte authentique qui atteste de l'armement d'un navire et donne des renseignements sur toutes les personnes qui se trouvent à bord. Les rôles choisis pour cet article ont été retenus, après consultation de dizaines d'autres dans les archives de l'Inscription maritime, pour leur caractère révélateur de l'ensemble des rôles étudiés lors de nos recherches. Si la majeure partie du salaire est versée au désarmement du navire, une avance est fréquemment donnée afin que les hommes s'équipent avant l'appareillage. De plus, au cours d'un voyage, le plus souvent au long cours, d'autres acomptes peuvent être accordés, lors d'une escale par exemple. La consultation de nombreux rôles d'équipage nous a permis de relever les dépenses effectuées par certains matelots avec les avances consenties. Nous observons ci-dessous le cas du voilier *Diamant*, allant en 1868 à la Martinique.

Tableau 1. Dépenses sur avance des marins du *Diamant* en 1868³

Nom du matelot	Nature des dépenses	Sommes dépensées (en francs)
Adam	Tabac à fumer	5,25
	Tabac à chiquer	9,50
	Couteau	1
	Cuillère	0,05
	Savon	0,85
Bellet	Tabac à fumer	1,75
	Papier	0,25
	épingle	0,20
Populaire	Allumettes	0,15
	Couteau	1
	Pipes	0,60
Casulle	Tabac à chiquer	9,50
	Pipes	0,60
	Savon	0,85

3 Archives départementales de la Seine-Maritime (désormais AD 76), 6P6 324 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1868.

Ces quatre matelots ont perçu chacun des gages de 124 francs, du 6 juin 1868 au 8 septembre de la même année, jour où ils ont été contraints d'abandonner le *Diamant* en mer à la suite d'une avarie. Le matelot Adam, par exemple, a donc dépensé près de 12 % de son salaire pour le tabac, même si effectivement ce salaire final fut moins élevé que prévu, compte tenu de la fin prématurée de la campagne.

Pierre Gélis, marin à la retraite, rappelle l'importance des frais occasionnés par l'équipement nécessaire à la navigation, encore à la Belle Époque⁴. Cependant, il est à noter que le système des avances sur salaire, avant l'appareillage et aux escales, fait l'objet d'une critique constante de la part des armateurs qui doivent payer ces avances malgré l'éventualité d'une désertion avant la fin de la campagne. Le décret du 4 mars 1852 prévoit en tout cas que les salaires sont payables lors du désarmement, ce qui n'est pas dénué de risque pour la main-d'œuvre, en cas d'insolvabilité de l'armateur ; or, l'administration peine à défendre les inscrits à ce sujet. Quoi qu'il en soit, certains marins ont également une forte tendance à la dépense déraisonnée une fois à terre, et les dettes s'accroissent parfois, malgré des salaires durement gagnés.

Plusieurs dispositions ont été prises afin de protéger les familles des dépenses exagérées. Les marins peuvent, par exemple, « déléguer » en partie leur salaire à une personne de confiance à terre afin de lui garantir un niveau de vie suffisant durant l'absence. À la fin du XIX^e siècle, 20 % environ des marins ont pris cette habitude. Majoritairement célibataires, ils délèguent leur salaire à leurs parents dans 83 % des cas, les autres bénéficiaires étant des frères, sœurs ou grands-parents⁵. En 1868, deux matelots du *Santiago*, Yves Le Lannic, né à Paimpol en 1847, et François Baudet, né à Saint-Servan en 1821, font retenir respectivement 20 et 30 francs sur leurs gages afin de venir en aide à leur mère respective⁶. Plus tard dans le siècle, Charles Masclet, né le 19 janvier 1877, était marié, mais il a délégué son salaire à sa mère et à son jeune frère. On mesure par là la robustesse des solidarités familiales⁷.

Le versement des salaires pose parfois problème lorsque l'armateur se révèle mauvais payeur. Par exemple, la correspondance générale du bureau de l'Inscription maritime du Havre permet de constater qu'en 1893, alors que de nombreux marins sont engagés auprès des grandes compagnies de navigation, bonnes payeuses, 4 % des échanges concernent encore un problème dans le versement du salaire⁸. Ainsi, une lettre du bureau de l'Inscription maritime du

4 Déclaration de l'ancien matelot Pierre Gélis à Thierry Polliot dans *Le Havre Presse*, 11-23 août 1978.

5 AD 76, 6P5 303 : registre matricule des hors-service, 1895-1903.

6 AD 76, 6P6 324 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1869. Rôle 659.

7 AD 76, 6P5 231 : registre matricule des inscrits définitifs, 1881-1950.

8 AD 76, 6P4 46 : enregistrement de la correspondance générale du bureau de l'Inscription maritime au Havre, 17 juillet 1893-23 janvier 1896.

25 juillet de cette même année rappelle les obligations de Postel et fils, armateurs de l'*Édouard*, victime d'une avarie en mer :

Le 13 juillet courant, j'ai dû conformément aux ordres de l'administration supérieure, vous demander le versement d'une somme de 1 927,35 francs, montant des salaires dus à l'équipage de votre goélette *Édouard* ainsi que des frais occasionnés pour son rapatriement. En me référant à cette communication demeurée jusqu'ici sans réponse, j'ai l'honneur de vous prier, Messieurs, de vouloir bien y donner le plus tôt possible une suite favorable.

116

Seul un jugement du tribunal de commerce du 19 décembre 1893 parvient à faire payer ces armateurs ; si l'on regarde les dates fournies, on s'aperçoit que le préjudice financier occasionné par cette malveillance atteint plusieurs mois, durant lesquels les familles ne bénéficient pas des salaires justement gagnés. Loin d'être anecdotique, cet exemple permet de révéler une certaine précarité dont les gens de mer peuvent être victimes malgré eux. Cela étant, les fréquentes désertions occasionnent également des frais pour l'armateur. Les ruptures du contrat synallagmatique venaient des deux côtés.

Pour terminer ce rapide tour d'horizon des modalités de rémunération des marins et garder en tête les évolutions notables de la navigation, notons que les compagnies de navigation ou les armateurs imposent des conditions contractuelles précises. Par exemple, la compagnie des Chargeurs réunis stipule dans ses règlements que les hommes ramenés dans le port d'armement du navire n'ont droit ni à la « conduite », ni à aucune indemnité de route pour se rendre dans leur quartier maritime d'origine. De plus, l'équipage doit prendre le navire à quai lors de l'armement et ne peut quitter le navire qu'après l'amarrage à quai lors du désarmement. Ces obligations très strictes s'accompagnent néanmoins de droits à des indemnités de table lors des escales, à raison de 4 francs par jour pour l'état-major, 2 francs pour les hommes d'équipage, et 1,50 francs pour les mousses et novices. Toute absence non autorisée induit la perte de ces indemnités. Par ailleurs, la polyvalence fait alors partie des obligations contractuelles des personnels. Les grandes compagnies de navigation y voient une commodité quant à la gestion des ressources humaines, rendue beaucoup plus complexe par l'importance des effectifs à bord. Le feuillet ci-dessous, placé avant le rôle d'équipage d'un des navires de la compagnie qui vient d'être citée, résume ces conditions :

– [...] Les matelots pourront être requis pour le service de la machine et recevront dans ce cas un supplément de 50 centimes par jour et la ration allouée aux chauffeurs devant les feux.

– Les chauffeurs feront le service de chauffeurs ou de soutiers, suivant les besoins du service, videront les escarbilles et donneront la main à la manœuvre du pont, aux entrées et aux sorties du port quand ils ne seront pas de service dans la machine⁹.

LES REVENUS DES MARINS AU LONG COURS

Nous examinerons ici les salaires des personnels embarqués au commerce, en passant en revue des rôles d'équipage de navires armés au long cours. Une démarche chronologique nous permettra d'examiner les évolutions de la rémunération des équipages, sur fond de mécanisation. Cela étant, s'il s'agit véritablement d'un processus de modernisation majeur, cette « mutation lente, progressive, ne s'affirme que dans le dernier quart du siècle¹⁰ ». Le Havre représente un bon laboratoire d'étude des évolutions de la navigation. En effet, en 1830 le paysage du port se caractérise encore par des voiles et du bois, alors qu'à partir des années 1880 le métal s'impose et les voiles disparaissent progressivement au profit des épaisses fumées dues à l'utilisation généralisée de la vapeur, avec chauffe au charbon. Voici à présent les salaires des marins du commerce à plusieurs périodes¹¹.

Tableau 2. Salaires mensuels de l'équipage de l'*Hirondelle* en 1834 (en francs)¹²

Fonction	Salaire
Capitaine	150
Second	120
Maître d'équipage	70
Cuisinier	70
Charpentier	65
Matelot	45
Mousse	25

⁹ AD 76, 6P6 598 : rôles des bâtiments de commerce, année 1898.

¹⁰ Philippe Masson, *La Mort et les marins*, Grenoble, Glénat, 1997, p. 271.

¹¹ On notera toutefois qu'afin d'éviter la redondance d'informations, les marins de grade et de solde identiques sont traités en une seule ligne dans les tableaux. De ce fait, le nombre de lignes ne correspond pas, sauf exception, à l'effectif de l'équipage. De surcroît, les salaires indiqués ne prennent pas en compte les éventuels intéressements sur les frets qui concernent, il est vrai, assez rarement les équipages. L'armateur récompense ainsi le seul capitaine, afin qu'il prenne soin de la cargaison et soit incité à atteindre les objectifs de rentabilité : c'est ce qu'on appelait le « chapeau », qui équivalait généralement à 1 % du fret brut sur les paquebots et à 4 % sur les voiliers de plus de 500 tonneaux.

¹² AD 76, 6P6 77 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1835. Armement du 11 juillet 1834 au 15 janvier 1835.

Ce premier tableau, qui concerne un équipage du long cours sur un navire à voile, rend compte de la hiérarchie des gains à bord d'un navire de commerce des années 1830, avec un rapport de 3,3 entre les salaires des matelots et du capitaine, et de 1,8 entre le matelot et le mousse. Soulevons dès à présent certains aspects fondamentaux pour comprendre les logiques du salariat maritime. Les salaires indiqués peuvent certes paraître bien minces une fois rapportés au nombre de jours et d'heures travaillés, ici au service du gréement, mais il ne faut pas oublier que le marin est nourri et « logé » durant le voyage. Les gains perçus sont donc nets, à plus forte raison pour les célibataires qui se contentent parfois de louer des chambres meublées le temps de leur séjour à terre, sans avoir de loyer permanent à payer. Ajoutons que le cuisinier et le charpentier obtiennent une rémunération supérieure à celle des matelots, ce qui amène à mesurer l'importance de leur rôle à bord.

Tableau 3. Salaires de l'équipage du *Bléville* en 1873 (en francs)¹³

Fonction	Salaires total	Avance sur salaire
Capitaine	1440	300
Second	1344	420
Maître d'équipage	864	180
Charpentier	768	160
Matelot	528	110
Novice	480	100
Mousse	240	50
Cuisinier	671,50	170

Ce deuxième rôle d'équipage concerne toujours un voilier long-courrier, cette fois-ci en 1873, et permet de visualiser les salaires de toutes les catégories sur l'ensemble d'un armement de 353 jours. Le gain mensuel est d'environ 120 francs pour le capitaine contre 45 pour un matelot, et l'on retrouve ensuite des chiffres proches de ceux enregistrés dans le rôle précédent, y compris pour le cuisinier. Les avances correspondent globalement à un cinquième des salaires, qu'elles aient été destinées principalement à couvrir les frais occasionnés par le départ, ou à subvenir aux besoins de la famille pendant l'absence. Avec un rapport de 2,8 entre le salaire du capitaine et celui des matelots, puis de 2,2 entre ces derniers et les mousses, on constate une réduction des écarts salariaux entre les différents grades, comparativement au rôle précédent.

¹³ AD 76, 6P6 367 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1873. Armement du 1^{er} octobre 1873 au 18 septembre 1874.

Le **tableau 4** est issu d'un feuillet volant placé avant le rôle d'équipage du *Caroline*, un voilier long-courrier. Il s'agit du décompte des sommes dues aux personnels embarqués en 1898 sur ce trois-mâts, désarmé au cours du voyage car déclaré « innavigable ». Si ce rôle révèle le maintien de la propulsion à voile pour le long cours à la fin du XIX^e siècle, il démontre également l'ancienneté et la vétusté de certains navires, même si beaucoup de voiliers long-courriers de l'époque étaient à coque métallique, et récents.

Tableau 4. Sommes dues aux marins de la *Caroline* en 1898 (en francs)¹⁴

Fonction	Gages mensuels	Montant des gages acquis	Retenue de 3 %	Sommes à payer	Avances
Capitaine	200	1 646,60	49,40	1 597,20	
Second	110	617,50	27,15	878,45	
Maitre d'équipage	75	452,80	18,50	599	
Matelot	55	452,80	13,60	439,20	12,60
Matelot	55	452,80	13,60	439,20	5,20
Matelot	55	452,80	13,60	439,20	21,60
Lieutenant	55	452,80	13,60	439,20	19,50
Novice	35	288,10	8,65	279,45	42,05
Novice	40	329,30	9,85	319,45	30,30
Mousse	15	123,50	3,70	119,80	
Cuisinier	70	576,30	17,29	559,01	88,60
Totaux		7 203,70	216,14	6 987,56	362,20

Au-delà de l'exemple de cette fortune de mer, on peut identifier clairement une partie du budget d'un marin au long cours en voyage. On déduit du salaire total au retour la retenue de 3 % nécessaire à l'alimentation de la Caisse des invalides ainsi que les éventuelles avances perçues non pas avant mais pendant le voyage, le plus souvent lors des escales. Pour ce navire, on remarque toutefois des gains globalement supérieurs au précédent et des écarts de salaire en hausse. Le capitaine gagne 3,6 fois plus que le matelot et celui-ci gagne également 3,6 fois plus que le mousse qui perçoit ici, en raison de son âge, des gains faibles par rapport aux autres membres de l'équipage. Ce nouveau creusement des écarts est sans doute à mettre au compte des conditions de survie de la voile si tard au XIX^e siècle : le rôle du capitaine était crucial.

¹⁴ AD 76, 6P6 598 : document de l'Agence consulaire de France à Horat, île Fayal, exercice 1898. Décompte des sommes dues aux officiers et marins formant l'équipage du trois-mâts français *Caroline* du port du Havre, déclaré innavigable à Horta le 22 février 1898 et désarmé le même jour en ce port, 87 jours à payer ; le reste des gages dus est payable au retour en France.

Intéressons-nous maintenant à l'activité qui a sans doute marqué le plus profondément l'histoire du Havre jusqu'au milieu du ^{xx}e siècle : le transport transatlantique de passagers, à la vapeur. Ce sont les salaires perçus par les équipages des paquebots de la Compagnie générale transatlantique qui nous intéressent ici. Il est tout à fait intéressant de se demander si le travail à bord de ces géants des mers, qui ont tant contribué à construire l'âge d'or des salariés maritimes du Havre, rémunérait davantage que les autres activités commerciales au long cours. Il est cependant à noter que les salaires ont été revus à la hausse au début du ^{xx}e siècle, sous l'impulsion des mouvements sociaux menés par les inscrits maritimes inquiets de la détérioration de leur condition. Les marins des grandes compagnies obtiennent alors des salaires très corrects, d'autant qu'ils sont quasiment titularisés au sein de la compagnie. En effet, l'embauche régulière réitérée était pour les compagnies un moyen de fidéliser des personnels relativement rares. Tant et si bien que dans les recensements de population du Havre de l'année 1911, il arrive que l'on trouve, dans la colonne « employeur », le nom d'une compagnie, alors que, soit dit en passant, l'inscrit maritime restait théoriquement en permanence à la disposition de l'État, celui-ci « autorisant » la navigation civile en dehors des périodes de service dans la marine nationale. Les compagnies gagnent à engager des personnels habitués au travail à bord des vapeurs, spécialement dans le service « machine ». Notons cependant que les agents du service général, affectés à des tâches de restauration et d'hôtellerie à bord des paquebots, sont inclus dans le tableau suivant, étant, à cette date, désormais inscrits maritimes.

Tableau 5. Salaires mensuels de l'équipage du vapeur *Guatemala* en 1912 (en francs)¹⁵

Fonction	Salaire
Capitaine	400
Second	300
Lieutenant	150
Maître d'équipage	132,50
Matelot	80
Novice	50
Mousse	35
Chef mécanicien	400
Mécanicien	150
Chauffeur	110 à 132
Soutier	80
Graisseeur	110 à 132
Boulangier	25

¹⁵ AD 76, 6P6 627 : rôles des bâtiments appartenant à la CGT de l'année 1912. Armement du 14 avril 1911 au 20 mai 1912.

Fonction	Salaire
Restaurateur	150
Garçon	60
Aide-Cuisinier	40
Cuisinier	125

Nous constatons ici un rapport de 1 à 5 entre le salaire du capitaine et celui des matelots. Cet écart, beaucoup plus important que ceux précédemment observés à la voile, montre quelle élite maritime en sont venus à former les officiers des grandes compagnies de navigation à vapeur. Ils étaient responsables de navires beaucoup plus coûteux, aux équipages plus fournis qu'avant – sans parler des passagers. L'obtention du commandement d'un grand paquebot transatlantique constituait un aboutissement prestigieux, digne de conclure une brillante carrière. Par conséquent, la rémunération devait correspondre au rang. Les matelots percevaient, eux, des salaires 2,2 fois supérieurs à ceux des mousses et sur ce point les écarts restaient identiques à ceux des rôles précédents. Il est à noter que l'introduction des personnels destinés au fonctionnement des machines a redessiné la gestion de la masse salariale à bord. Dans le cas du *Guatemala*, le chef mécanicien est rémunéré de la même manière que le capitaine, alors qu'il n'a pas, lui, la responsabilité du navire. Cela souligne l'importance de ce spécialiste désormais indispensable à la marche du navire ; détenteur d'un savoir-faire pointu, il avait aussi un rôle dans la maîtrise des coûts de la propulsion. On remarque encore que les soutiers, c'est-à-dire les personnels les moins qualifiés des machines, obtiennent, à assurer la manutention du charbon, des soldes identiques à celles des matelots, pourtant qualifiés. La pénibilité de la tâche est évidemment à prendre en compte pour expliquer cette rémunération relativement convenable. La hiérarchie salariale des machines étant en grande partie calquée sur celle du pont, un soutier gagne cinq fois moins que le chef mécanicien, et approvisionne des chauffeurs qui, garants d'une efficace combustion du charbon, peuvent être aussi bien rémunérés, ou presque, que les maîtres d'équipage. Remarquons que la machine avait son état-major, comme le pont : ainsi, à la fin du XIX^e siècle, à côté du chef mécanicien d'un paquebot de la CGT, existaient un second et un troisième chef mécanicien, les trois touchant respectivement des salaires mensuels de 350, 180 et 125 francs. Les mécaniciens, ou « bouchons gras », étaient en fait les « officiers » de la machine, ayant sous leurs ordres les graisseurs et, indirectement, les chauffeurs et les soutiers.

La comparaison de ce rôle d'équipage avec ceux de cargos, destinés au transport de marchandises, indique une échelle des salaires quasi identique, de la base au commandement, des machines au pont. Par conséquent, de nombreux personnels non ou semi-qualifiés obtiennent des revenus non négligeables, une situation dont il serait difficile de trouver un équivalent dans une industrie terrienne.

LES SALAIRES DES MARINS AU CABOTAGE

Si la navigation au long cours occupe une place de choix dans la littérature consacrée à l'histoire de la ville-port du Havre au XIX^e siècle, force est de constater que les activités maritimes des marins havrais ne se limitaient pas à ce type de navigation. Le cabotage également était actif. Au Havre, il s'inscrivait dans une logique de redistribution à travers l'Europe septentrionale de produits issus du continent américain. De plus, le port alimentait la capitale et les havres de moindre importance en produits divers.

Par conséquent, il nous faut examiner les salaires auxquels les marins pouvaient prétendre dans les activités de cabotage. Deux rôles d'équipage en début et en fin de période appuient nos réflexions et permettent une comparaison avec le long cours. Nous fournissons préalablement les chiffres donnés par Jean Randier, qui permettent, pour l'ensemble de la marine marchande française, de mettre en parallèle les salaires du cabotage et ceux du long cours entre le milieu des années 1870 et le début des années 1880, à l'heure où la navigation à vapeur s'affirme nettement.

122

Tableau 6. Salaires mensuels des équipages du grand cabotage et du long cours dans le dernier quart du XIX^e siècle (en francs)¹⁶

Personnel	Cabotage international 1875	Long cours à vapeur 1881
Capitaine	190	250
Second capitaine	170	200
Maître d'équipage	90	100
Chef mécanicien	240	350
Matelot	55	80
Novice	45	30
Mousse	-	25
Cuisinier	70	100
Chauffeur	60	95
Soutier, maître d'hôtel	-	70

Ces données permettent de mesurer, à l'échelle nationale, les écarts salariaux entre navigations commerciales dans les eaux européennes et transocéaniques, mais également entre les hommes du pont, ceux de la machine et ceux du

¹⁶ Jean Randier, *Histoire de la marine marchande française, des premiers vapeurs à nos jours*, Paris, Éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1980, p. 410. Pour les capitaines, il s'agit du salaire fixe, « chapeau » exclu.

« service général ». On observe la supériorité des salaires au long cours, à l'exception de ceux des novices. Voyons maintenant des exemples havrais de cabotage.

Tableau 7. Salaires mensuels de l'équipage du vapeur *Neptune* en 1844 (en francs)¹⁷

Fonction	Salaire
Capitaine	100
Matelot	45
Maître d'équipage	50
Mécanicien	100
Chauffeur	50
Pilote	150
Mousse	20
Novice	40

D'une manière générale, les marins se livrant au cabotage en 1844 perçoivent des salaires inférieurs à ceux du long cours à hauteur d'un tiers environ, et ce quelle que soit la fonction occupée, sur le pont ou aux machines. Signalons à ce propos que les capitaines au cabotage, dits officiellement « maîtres au cabotage », ne bénéficiaient pas d'une qualification aussi prestigieuse que celle d'un capitaine au long cours et que si ces derniers pouvaient commander au cabotage, l'inverse était impossible. Notons que pour ce premier rôle d'équipage du cabotage, le capitaine perçoit des gains 2,2 fois supérieurs au simple matelot. Le rapport est de 2,25 entre ce dernier et le mousse, donc identique aux observations relatives au long cours. Par conséquent, il est très clair que le cabotage reste financièrement moins intéressant que le long cours et l'échelle des salaires s'y caractérise par des écarts plus réduits entre les officiers et les hommes d'équipage. Cela était vrai aussi bien pour le « pont » que pour la « machine » ; mais, au cabotage aussi, les spécialités de la machine étaient mieux payées que celles du pont.

Les pilotes ici mentionnés sont des personnels bien rémunérés. Faisant fonction de matelot durant le voyage, ces marins très qualifiés ne sont payés selon leur spécialité qu'au moment où ils ont la très lourde responsabilité de conduire le navire à son lieu d'accostage. La moindre erreur peut mener à l'avarie ou à la perte du navire et/ou de la cargaison, et lorsque l'on sait que le cabotage est une navigation plus volontiers côtière, on imagine bien l'importance du pilote, par définition fin connaisseur des côtes fréquentées. Cela explique cette

17 AD 76, 6P6 117 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1844.

présence permanente du pilote à bord, à tout le moins dans les premiers temps de la vapeur, à roues à aubes. Ensuite, au cabotage comme au long cours, on fait appel à un pilote local, non inscrit sur le rôle, pour amener le navire au port. L'importance de la tâche et les gains qui en découlent conduisent d'ailleurs à une compétition féroce entre les pilotes d'un même port, qui vont parfois très au large pour proposer leurs services aux long-courriers. Poursuivons avec un autre rôle, de 1898 cette fois-ci.

Tableau 8. Salaires de l'équipage du vapeur *Finistère* en 1898 (en francs)¹⁸

Fonction	Salaires mensuel	Total de l'engagement
Capitaine	100	1 083,33
Maître d'équipage	65	704,17
Matelot	45	487,50
Matelot	45	487,50
Matelot	45	48
Matelot	45	37,50
Matelot	45	487,50
Mousse	20	216,67
Second	100	1 083,33
Mécanicien	150	1 625
Chauffeur	80	866,67
Chauffeur	80	866,67
Chauffeur	80	554,67
Chauffeur	80	792
Chauffeur	80	866,67
Matelot	45	450
Matelot	45	352,50
Chauffeur	80	144
Chauffeur	80	178,67

Ce rôle fournit les salaires mensuels attribués à chaque membre de l'équipage ; la colonne de droite indique le salaire final touché pour la totalité de l'engagement. On remarque que le nombre de marins inscrits sur le rôle ne correspond pas aux marins ayant été présents en permanence : certains n'ont pas servi à bord durant toute la durée de l'armement. Par exemple, un matelot n'a pas effectué un mois entier tandis qu'un autre a à peine dépassé cette durée ; cela s'explique par un incident survenu pour ces deux matelots, obligés de débarquer.

¹⁸ AD 76, 6P6 598 : armement au cabotage du 18 juin 1897 au 17 juin 1898.

Maxime Douillard note que lorsqu'un membre de l'équipage trouve la mort pendant la durée de son engagement ou qu'un marin débarque, la charge de travail se reporte parfois sur les autres sans aucune compensation financière¹⁹.

Ce rôle d'équipage, postérieur de plus d'un demi-siècle au précédent, apporte des éléments complémentaires quant à l'évolution des salaires. En effet, tandis qu'une stabilité de ces derniers est observable pour les personnels du pont, il y a eu une nette augmentation pour ceux des machines. Alors qu'en 1844, sur le rôle d'équipage du *Neptune*, les chauffeurs ont un salaire supérieur de 11 % par rapport aux matelots, la différence est de 77 % sur celui du *Finistère*, en 1898. Nous pointons ici un aspect essentiel à la compréhension de notre sujet. Les marins des machines, *a fortiori* ceux du long cours, constituent progressivement une « aristocratie maritime », tant leurs salaires deviennent nettement supérieurs à ceux des hommes du pont. À l'heure de la mécanisation, le monde des marins est devenu de plus en plus hétérogène. Une hiérarchisation très marquée se met en place entre les différents types de navigation, entre le pont et la machine, mais également à l'intérieur de chaque « service » du bord ; cela influence naturellement les conditions de vie à terre. Si nous cédon à la caricature en considérant que « le matelot proprement dit [...] ne trouve la terre bonne que pour y dépenser en quelques jours la solde de deux ans²⁰ », force est d'admettre que la capacité à dépenser n'était pas la même pour tous.

COMPARAISON DES SALAIRES DES MARINS AVEC CEUX D'AUTRES GROUPES PROFESSIONNELS, ET EXAMEN DU NIVEAU DE VIE GÉNÉRAL DES MARINS

Dressons à présent des comparaisons entre les salaires des marins et ceux d'autres groupes professionnels afin de déterminer de manière relative la situation financière et matérielle des gens de mer, et finalement leur positionnement socioéconomique dans la société havraise. Signalons d'abord que, pour de nombreuses professions, l'étude des salaires n'est pas chose aisée tant les conditions diffèrent parfois pour un même métier. De plus, pour un même individu les salaires peuvent fluctuer au gré des rapports entre offre et demande de travail, ou à la faveur d'une négociation avec l'employeur. Dans un premier temps, examinons l'évolution des salaires des marins par rapport à ceux d'autres professions socialement comparables. L'indice 100 en 1872 est un choix de Jean Legoy, historien havrais dont les travaux fournissent des données relatives aux ouvriers havrais.

19 Maxime Douillard, *Les Loyers des gens de mer*, Nantes, Imprimerie Bourgeois, 1897, p. 80.

20 Gabriel de la Landelle, *Les Français peints par eux-mêmes : gens de mer*, Paris, Curmer, 1842 ; rééd. Paris, Errance, 1983, n.p.

Tableau 9. Indice des salaires masculins au Havre (indice 100 en 1872)²¹

Année	Prix des denrées ²²	Manœuvres, Journaliers	Terrassiers	Ouvriers du bâtiment	Charpentiers de marine et calfats	Métallurgistes, ajusteurs, forgerons
1830	71	69	60	55	57	55
1840	69	69	60	65	62	64
1848	73	77	75	60	71	73
1860	81	87	87	80	86	91
1872	100	100	100	100	100	100
1882	105	115	112	100	93	109
1894	110	115	106	120	86	127
1900	111	135	95	130	86	127
1910	129	135	108	130	93	136

Tableau 10. Indice des salaires des matelots et chauffeurs (indice 100 en 1875)²³

Année	Matelot au long cours	Matelot au cabotage	Chauffeur au long cours	Chauffeur au cabotage
1840	100	90	—	82
1875	100	100	100	100
1900	122	110	100	125
1910	145	130	138	145

126

D'une manière générale, on peut observer une augmentation comparable des salaires pour les terriens et les marins, augmentation plus rapide que celle du prix des denrées. Mais il y a des exceptions, puisque les charpentiers de marine et les calfats ont subi une tendance inverse. Il s'agissait de métiers en déclin, en raison de l'impact de la généralisation des coques en fer sur les professions de la construction navale. Par ailleurs, les salaires des marins ont augmenté de manière moins régulière que ceux des terriens ; c'est au tournant des XIX^e et XX^e siècles qu'un gain sensible peut être observé pour les marins. Par exemple, au début des années 1890, un homme d'équipe des chemins de fer de l'État gagne 3,80 francs par jour, le conducteur des travaux 5 francs, un homme d'équipe du tramway 2,50 francs, un employé de commerce 4 francs et un domestique

²¹ Jean Legoy, *Le Peuple du Havre et son histoire, du négoce à l'industrie, 1800-1914 : la vie politique et sociale*, Saint-Étienne du Rouvray, EDIP, 1984, p. 258.

²² Pain, viande, cidre, beurre, œufs, lait, pommes de terre.

²³ Données provenant d'échantillons de rôles d'équipage constitués dans le cadre de notre recherche doctorale : Nicolas Cochard, *Les Marins dans la ville. Gens de mer et société urbaine au Havre, 1830-1914*, thèse de doctorat en histoire, université de Caen Basse-Normandie, 2013.

2,30 francs. À la même époque, un matelot du cabotage percevait environ 2 francs par jour tandis qu'un matelot au long cours peut espérer 2,60 francs. Selon Pierre Gélis, « c'était pas gras comme salaire et tout était à notre charge. Il fallait tout se payer pour naviguer... Les armateurs étaient près de leurs sous, surtout sur les voiliers²⁴ ». Ce propos se rattache au misérabilisme si souvent de mise dans la littérature consacrée aux gens de mer. Cependant, ces salaires sont « nets », car il ne faut jamais oublier que le marin est nourri à bord ; cet avantage peut du reste être chiffré, puisque la Compagnie générale transatlantique versait une indemnité de 1,50 francs par jour à ses équipages quand ils étaient à terre. Les matelots gagnaient donc en fait 3,50 francs au cabotage et 4,10 francs au long cours, donc des salaires globalement très proches de ceux d'ouvriers qualifiés, un aiguilleur du chemin de fer, par exemple, gagnant, précisément, 4,10 francs par jour à la fin du XIX^e siècle. Nous avons mis en évidence plus haut une véritable hiérarchie des salaires mensuels en fonction du rôle à bord, avec l'écart important entre les personnels du pont et des machines. Cela se retrouve fort logiquement dans les gains journaliers, comme le souligne ce commentaire :

[...] Les ouvriers les plus à l'aise au Havre sont les mécaniciens, les ajusteurs, les fondeurs, les mouleurs, les tourneurs sur métaux, les chaudronniers et les modeleurs. Ils gagnent de 4 à 7 francs par jour. Les mécaniciens sont les plus favorisés car ils trouvent à s'employer facilement sur les bateaux à vapeur²⁵.

En 1910, maintenant, un ouvrier qualifié de la manufacture de tabac du Havre gagne 5,60 francs par jour, un homme d'équipe du tramway 3 francs, un charbonnier 4,20 francs, un ouvrier métallurgiste 4,70 francs et un employé de commerce 5,20 francs. À la même époque, un matelot du *Guatemala* de la Compagnie générale transatlantique percevait, « net », 2,60 francs, un mécanicien 5 francs et un chauffeur 3,60 francs. Affinons notre analyse avec l'examen du niveau de vie général et du pouvoir d'achat. La reconstitution des familles de gens de mer au Havre nous servira de point d'appui. L'étude des recensements de population au Havre en 1846 et 1910 conduit à une moyenne de deux enfants par famille de gens de mer. Prenons donc cette base de quatre membres de la famille pour asseoir notre réflexion. Il faut prendre en compte le coût de la vie. Le tableau qui suit fournit les prix des principaux produits de consommation sinon quotidienne, du moins courante au Havre tout au long du XIX^e siècle.

24 Déclaration de l'ancien matelot Pierre Gélis à Thierry Polliot dans *Le Havre Presse*, 11-23 août 1978.

25 Jacqueline Goubé, « Les étrangers au Havre en 1846 », dans *Actes du 101^e Congrès national des sociétés savantes de Lille en 1976*, Paris, Bibliothèque nationale, 1978, p. 178. Dans les premiers temps de la vapeur, les mécaniciens étaient encore considérés comme des « ouvriers ».

Tableau 11. Prix de denrées alimentaires de première nécessité (en francs)²⁶

	1830	1840	1848	1860	1872	1882	1894	1900	1910
Pain (1 kg)	0,40	0,40	0,43	0,39	0,40	0,34	0,30	0,33	0,40
Viande ²⁷ (1 kg)	0,90	0,90	0,95	1,02	1,12	1,40	1,44	1,45	1,66
Cidre (1 litre)	0,10	0,10	0,09	0,06	0,10	0,07	0,18	0,17	0,17
Beurre 1 livre)	0,90	0,90	0,90	1,05	1,25	1,24	1,35	1,39	1,55
Œufs (1 dz)	0,65	0,65	0,65	0,85	1,29	1,35	1,25	1,20	1,54
Lait (1 litre)	0,12	0,12	0,12	0,14	0,16	0,16	0,20	0,20	0,20
Pommes de terre (1 kg)	0,07	0,06	0,06	0,05	0,08	0,08	0,11	0,15	0,15
Total	3,14	3,03	3,20	3,56	4,40	4,64	4,83	4,89	5,67

128

Il s'agit ici de retracer l'évolution du pouvoir d'achat des gens de mer, tout en la comparant à celle du pouvoir d'achat d'autres groupes sociaux. En 1840, un kilogramme de pain représente 0,88 % du salaire mensuel d'un matelot du pont au long cours et 0,62 % de celui d'un chauffeur. À cette même date, le litre de lait représente 0,26 % pour le premier et 0,15 % pour le second. À titre de comparaison, ces dépenses représentent, pour un employé de la manufacture de tabac, dans le quartier Saint-François, respectivement 0,68 % et 0,20 %. Les écarts de salaires entre personnels du pont et des machines augmentent très nettement à la fin du XIX^e et début XX^e siècle, et cela a d'importantes conséquences sur le pouvoir d'achat. Ainsi, en 1910 et toujours pour les hommes du long cours, le matelot du pont doit consacrer 0,5 % de ses revenus mensuels à l'achat d'un kilogramme de pain et 0,25 % à celui d'un litre de lait, tandis que le chauffeur débourse 0,36 % et 0,18 % pour les mêmes produits. Pour l'employé de la manufacture de tabac, cela représente 0,33 % et 0,17 % des gains mensuels. En dépit de l'inflation, le pouvoir d'achat global des marins s'est donc amélioré. Cela dit, tandis que les revenus réels des hommes du pont restent, d'une manière générale, comparables à ceux des ouvriers terriens, les « chafustards²⁸ » bénéficient d'un niveau de vie supérieur, qui les apparente aux travailleurs non maritimes les plus qualifiés. Mais l'écart entre « pont » et « machine » s'est réduit. Remarquons aussi que les prix du pain et du lait ne sont pas les seuls à prendre en compte, en raison de l'importance du débit de boisson dans la sociabilité des travailleurs manuels. Didier Nourrisson a fourni les tarifs pratiqués au Bar de la Banque au Havre

²⁶ Jean Legoy, *Le Peuple du Havre*, op. cit., p. 258.

²⁷ Sans autre précision sur la nature de l'animal consommé.

²⁸ Sobriquet donné aux hommes de la machine, par référence au bruit fait par cette dernière.

au début du XX^e siècle²⁹. Avec le bock ou le verre de vin à 0,15 franc, l'absinthe à 0,20 franc et l'apéritif à 0,30 franc, tous les marins n'étaient pas égaux devant le zinc !

L'étude des salaires et des niveaux de vie reste absolument fondamentale lorsque l'on cherche à appréhender un groupe socioprofessionnel quel qu'il soit. Sans nier l'existence de la misère parmi les populations maritimes, notamment chez les pêcheurs, il faut admettre l'hétérogénéité et considérer que la multiplication des fonctions à bord du navire a ouvert l'éventail des conditions matérielles et financières. D'une manière générale, les professions liées à la marche des machines étaient très correctement rémunérées tandis que celles du pont étaient, de ce point de vue, en retrait, ce qui correspondait à la dégradation de leur statut professionnel et de l'importance de leur rôle sur les navires. Par conséquent, il est tout à fait inexact de parler des marins comme d'un groupe homogène, tant les situations différaient selon le poste à bord.

Il faut donc s'inscrire en faux contre le misérabilisme souvent de mise dans la littérature consacrée aux populations maritimes. La gêne pouvait exister chez les gens de mer, mais des nuances doivent être apportées. L'absence d'embarquement, l'invalidité, le décès, une mauvaise période en matière de prises pour les pêcheurs ou l'endettement restaient à la fin du XIX^e siècle des situations fréquentes qui pouvaient mener à l'indigence. La composition de la cellule familiale influait également sur l'équilibre financier du foyer, dans la mesure où il faut rapporter les revenus aux effectifs à nourrir. Cependant, en la matière, les marins étaient logés à la même enseigne que les autres catégories de la population. En revanche, plusieurs facteurs spécifiques déséquilibraient périodiquement ou durablement le budget familial des gens de mer. En premier lieu, le retour du marin du commerce au sein du foyer augmentait les dépenses, alimentaires notamment. Jean Bourgain avait noté que pour les femmes de marins au long cours, le départ s'accompagne de tristesse certes, mais également d'un certain soulagement dû à l'allègement des dépenses liées à la présence au foyer du « chef de famille³⁰ ». Inversement, l'engagement d'un fils en tant que mousse contribuait à alimenter financièrement le budget familial, si bien que les salaires de ces jeunes marins pouvaient être confisqués par les parents, dans des conditions bien éloignées de la vision romantique du propos qui suit : « Il [Le mousse] éprouva un grand bonheur à glisser dans la main de sa maman ce

29 Didier Nourrisson, *Alcoolisme et anti-alcoolisme en France sous la Troisième République. L'exemple de la Seine-Inférieure*, thèse de doctorat en histoire, université de Caen Basse-Normandie, 1986, p. 255.

30 Jean Bourgain, *Essai sur les conditions du travail dans la pêche maritime, et la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais*, Paris, Giard, 1908, n.p.

premier salaire ; elle aurait un pot-au-feu le lendemain, et qui sait ? Elle allait vivre toute une semaine sans acheter à crédit³¹ ».

La « misère » souvent attribuée aux gens de mer ne concernait donc ni tous les corps de métier, ni tous les individus, ni toutes les périodes de la vie d'un marin. Au demeurant, la pauvreté concernait bien les gens de mer, mais au même titre que d'autres groupes socioprofessionnels socialement comparables. Lors d'une distribution de pain en janvier 1847 au Havre, on trouve 89 marins soit 4,9 % des bénéficiaires. Cette proportion est comparable à celle des professions artisanales telles que les cordonniers, présents à hauteur de 4,5 %. En revanche, les journaliers représentent 46,3 % du total³².

Dans un registre un peu différent, on relève qu'un certain Pierre Hervé, né le 29 septembre 1848, marin très endetté, fut condamné le 27 février 1903 à six jours de prison pour mendicité par le tribunal correctionnel du Havre³³ ; n'avait-il pas été trop imprévoyant ? L'historien David Williams, reprenant les travaux d'Henry Mayhew, qui s'était intéressé aux classes populaires britanniques au milieu du XIX^e siècle, note que ce qui différenciait les marins des autres travailleurs résidait précisément dans l'importance des gains accumulés au fil des mois de navigation³⁴. Mais il faut savoir que de nombreux auteurs attribuaient la misère des gens de mer au comportement des marins et à leur caractère dépensier. Ce lieu commun se lisait fréquemment sous la plume de certains notables du Havre à la fin du XIX^e siècle, dont Jules Siegfried³⁵. On se rappelle aussi que Flora Tristan, s'éveillant à la question sociale au début des années 1830, mentionne, à l'occasion d'une traversée au long cours qu'elle effectue comme passagère, « l'imprévoyance du matelot, ou son insouciance, même pour les maux contre lesquels il aura à lutter, [et qui] l'assimilent à l'enfance ; il faut prévoir pour lui, notre intérêt autant que l'humanité, nous y oblige³⁶ ». Albert Potel admet quant à

130

31 Amélie Mesureur, *Dernier des Pifferari*, suivi de *Le Petit Mousse*, Paris, Société française d'éditions d'art, 1904, p. 232.

32 Archives communales du Havre (désormais AC Le Havre), F^o, carton 5 : subsistances.

33 AD 76, 6P5 303 : registre matricule des hors-service, 1895-1903.

34 David Williams, « Henry Mayhew and the British Seaman », dans Stephen Fisher (dir.), *Lisbon as a Port Town: The British Seaman and other Maritime Themes*, Exeter, University of Exeter, 1988, p. 119.

35 Jules Siegfried, *Quelques mots sur la misère, son histoire, ses causes, ses remèdes*, Le Havre, Poinson, 1877, p. 48.

36 Flora Tristan, *Les Pérégrinations d'une paria*, Arles, Actes Sud, 2004, p. 124. Je remercie Joël Delhom, maître de conférences en Études ibériques et ibérico-américaines à l'université de Bretagne Sud, qui m'a fourni le texte de sa communication intitulée « Une femme à bord parmi des hommes. Le voyage transatlantique de Flora Tristan en 1833, ou l'éveil à une conscience sociale », donnée au colloque « Entre ciel et mer. Le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau Monde (XVI^e-XXI^e siècle) », organisé par le CERHIO à l'université de Bretagne Sud les 5 et 6 avril 2013, actes à paraître en 2014.

lui que « la loi protège en effet le salaire des gens de mer contre le marin lui-même pour empêcher qu'il le dissipe³⁷ ». Cela dit, de nombreux marins bretons venus naviguer au Havre durant quelques années, avaient à cœur d'économiser afin de prévoir un retour confortable dans leur port d'origine, dans lequel ils restaient inscrits bien souvent.

Au Havre durant toute notre période, on a par ailleurs cherché à inciter les catégories laborieuses à l'économie et à la prévoyance. Dès 1822, la Caisse d'Épargne encourage ceux qui le peuvent à préférer le placement rémunéré de leurs économies sur un compte plutôt que la dépense superflue. En dépit de revenus parfois modestes, 4 086 Havrais possèdent un livret en 1840, signe d'un certain succès de la formule auprès du petit peuple de la ville, terrien ou marin. Le tableau suivant fournit des éléments intéressants.

Tableau 12. Ouvriers et marins havrais épargnants auprès de la Caisse d'Épargne³⁸

Groupe socioprofessionnel	1855-1859	1880-1884	1909-1913
Ouvriers	31,5 %	23,1 %	23,4 %
Marins	5,3 %	4,6 %	3,7 %

En effet, si une baisse s'observe pour les deux groupes, on note toutefois la présence, certes très minoritaire, des marins et cela dénote une certaine pratique de l'épargne chez des populations souvent jugées incapables de quelque économie.

Étudier les salaires et le niveau de vie des marins au XIX^e siècle, à plus forte raison ceux des marins du commerce, revient finalement à examiner les conséquences des mutations structurelles de la navigation à cette période. À bien des égards, l'examen que nous venons d'effectuer contredit une abondante littérature de l'époque tendant à omettre la diversité des gens de mer. La modernisation de la navigation conduit pourtant à une redéfinition profonde de la condition matérielle des marins sous l'angle d'une hétérogénéité accrue par la partition pont/machine. Avec la mécanisation, on observe un véritable déclasserment des marins du pont, de moins en moins nombreux, au profit des « chafustards », indispensables à la bonne marche du navire et à sa rentabilité. À l'instar de ce qui a eu lieu parmi les ouvriers terriens, une hiérarchie du salariat s'est établie à bord. L'effet de ces mutations sur les conditions matérielles d'existence des gens de mer s'évalue clairement

37 Albert Potel, *La Protection du salaire du marin*, Le Havre, Imprimerie de O. Randolet, 1910, p. 7.

38 AC Le Havre, FM, Q¹-3.

par l'examen des niveaux de vie, qui amène à fortement nuancer l'approche misérabiliste. D'une manière générale, les conditions de vie des gens de mer s'améliorent à la fin du XIX^e siècle et de nombreux marins gagnent même très honnêtement leur vie. Tout cela doit cependant être nuancé en fonction des catégories professionnelles.

SYSTÈMES D'ÉPARGNE ET RETRAITES DES MARINS
DU COMMERCE AU ROYAUME-UNI, 1747-1931

Richard Gorski

Philip Nicholas Senior Lecturer en histoire maritime,

Maritime Historical Studies Centre, Université de Hull (Royaume-Uni)

Traduit de l'anglais par John Barzman, Jean-Louis Lenhof et Jean-Pierre Poussou

Aujourd'hui, au moment où les programmes en place subissent la pression combinée des réductions budgétaires et de besoins plus grands, l'accès à des retraites suffisantes financées par l'État est l'un des aspects les plus urgents de la politique sociale au Royaume-Uni, voire dans de nombreux autres pays. L'allongement de l'espérance de vie d'une population croissante fait douter de la capacité de l'État à garantir les retraites à long terme. Même si les retraites qu'il verse se maintiennent, on peut se demander si elles fourniront un niveau de vie minimum et si elles resteront une prestation universelle ou quasi universelle. Au milieu de ces inquiétudes, qu'il est difficile de séparer des autres questions relatives au devenir de l'État-providence, les individus se sont vus assigner la responsabilité de préparer eux-mêmes leur vieillesse par des plans de pensions privés. Ces derniers, particulièrement ceux qui sont liés à des emplois privés, ne vont pas sans poser des problèmes spécifiques mais, pour l'instant du moins, ils sont encore considérés comme des ressources venant en supplément des retraites publiques. Si la prévoyance individuelle et la gestion prudente par chacun de ses finances sont perçues comme des vertus, l'éducation du public à veiller à ses propres intérêts n'est donc pas une activité spécifique à un groupe ou à une profession dans une société où l'État cherche encore à fournir une protection contre la pauvreté au moment de la vieillesse.

L'histoire de l'accès des marins du commerce britanniques aux pensions de retraite apporte une série de contre-exemples au développement plus général des pensions de vieillesse. Il peut sembler étrange de singulariser un groupe professionnel dans une analyse de l'accès au droit au bien-être social ; pourtant, en ce qui concerne l'évolution des pensions de retraite, comme pour tant d'autres aspects de la politique publique sociale et ouvrière, les gens de mer ont été traités comme un groupe distinct. Ils se sont donc trouvés décalés, tantôt en avance, tantôt en retard, par rapport à la société terrienne. Les raisons de ce traitement

particulier et de ses conséquences pratiques sont au moins aussi intéressantes que la législation qui lui est associée. Dans cet article, je traiterai non seulement de l'évolution de la retraite des gens de mer au cours du XIX^e siècle et au début du XX^e, mais aussi des autres systèmes qui les incitaient à épargner sur leur salaire, et qui s'enracinaient en dernière analyse dans les mêmes présupposés quant au comportement typique des marins.

UNE IDENTITÉ PROFESSIONNELLE

134

Nous ne décrivons pas ici dans le détail les traits de caractère assignés à cette époque aux marins du commerce en tant que groupe, dont beaucoup avaient une origine bien plus ancienne et une dimension clairement transnationale. Il est néanmoins important de les évoquer parce qu'ils ont eu des effets évidents sur les débats contemporains à propos de la main-d'œuvre maritime et sur la gestion de celle-ci par les gouvernements. L'identité professionnelle des marins du commerce, opposée à celle des marins de la Royal Navy, a été construite et diffusée à travers une large gamme de romans et d'articles de journaux, de représentations artistiques et de rapports parlementaires imprimés, autour d'un noyau immuable d'idées reçues selon lesquelles les gens de mer étaient naturellement et inévitablement différents des travailleurs terriens. Faut-il ajouter que le lieu de travail exceptionnel et les qualités particulières des gens de mer ont contribué de façon très significative à leur identité bien que, dans une industrie en transformation constante, même cette idée exigeait par elle-même de procéder à des ajustements pour comprendre ce que signifiait travailler en mer ? On peut citer, parmi ces idées reçues, la détérioration de la force de travail attribuée au passage à la navigation à vapeur¹.

Autour de ce noyau central ont fleuri diverses tentatives pour définir plus précisément les habitudes et les caractéristiques des gens de mer, souvent à des fins didactiques, réformistes ou religieuses. La question la plus importante : le marin est-il vraiment différent ?, ne suscitait pas le consensus ; au contraire, pour des raisons politiques, des réponses totalement opposées pouvaient émerger dans le débat. À l'un des pôles se développait une stratégie qui cultivait la différence, tandis qu'à l'autre on la dissolvait à dessein dans l'identité commune du travailleur. La première, qui affirmait une identité professionnelle forte et différente, avait sans doute l'avantage de valoriser des qualifications

1 David M. Williams, « The Quality, Skill and Supply of Maritime Labour: Causes of Concern in Britain, 1850-1914 », dans Lewis R. Fischer, Harald Hamre, Poul Holm et Jaap R. Bruijn (dir.), *The North Sea: Twelve Essays on Social History of Maritime Labour*, Stavanger, Association of North Sea Societies, 1992, p. 41-58.

présentées comme rares et importantes pour la puissance britannique. Ainsi, un témoignage publié en 1853 affirmait que le marin n'était évidemment pas un tailleur ou un cordonnier. Son sort empirait quand les équipages des navires étaient composés à moitié ou pour partie de terriens, « dont la plupart rechignaient à la tâche ». « Le pays sait que nous ne sommes pas des lâches... et il devrait prendre meilleur soin de nous », plaidait l'auteur². Mais, comme nous l'avons déjà noté, le changement technologique qui survint au cours de la première moitié du XIX^e siècle fragilisa les anciennes certitudes sur les qualifications et le métier de marin.

Tant au sein du secteur maritime qu'en dehors de celui-ci, on réagissait à ces transformations de deux manières bien connues dans d'autres contextes. La première réaction consistait à construire un « âge d'or » idéalisé. Elle était particulièrement répandue parmi la génération formée à bord des voiliers. Sa croyance, sans doute sincère, que la voile était « la seule véritable école du marin », s'entremêlait avec son besoin d'affirmer une identité professionnelle positive, même à l'âge de la maturité ou de la retraite, grâce au raisonnement affirmant que si « la voile était meilleure, alors nous-mêmes étions meilleurs »³. La seconde, d'un intérêt évident pour la présente analyse, consistait à cultiver une « identité différenciée » au sein de la force de travail⁴. La menace d'une disparition du matelot de la voile qualifié (*skilled sailor*) et de son remplacement par des manœuvres de navire non qualifiés (*unskilled ship navy*) pour reprendre l'image superbe de Frank Bullen, aiguïsaient l'identité collective « du groupe des meilleurs » (*the better sort*) par opposition au *residuum* – deux termes d'un usage courant à l'époque⁵.

On trouve donc au Royaume-Uni, à partir de 1850 environ, de nombreuses pressions réclamant la « conservation » des gens de mer qualifiés ou valables que l'on définit comme *the able seamen*. Une urgence particulière anima cette campagne en raison du flot apparemment inexorable de marins étrangers embauchés à bord des navires immatriculés en Grande-Bretagne, notamment pour l'équipage de pont sur les lignes commerciales au long cours. Pour remédier à cette situation, on suggérait, entre autres, de rétablir l'apprentissage

- 2 « We Mariners of England », *Household Words*, vol. 6, n° 153, 26 février 1853, p. 553. L'article prétend être le compte rendu par un marin de conversations entendues sur le pont d'un navire.
- 3 Patrick B. Mullen, *Listening to Old Voices: Folklore, Life Stories and the Elderly*, Urbana/Chicago, University of Illinois Press, 1992, p. 140. Cette tendance est signalée dans l'article de D. Williams, « Quality, Skill and Supply », déjà cité.
- 4 Timothy Lloyd, « Fishermen in Court: Personal Narrative and Occupational Rights », dans Victoria Brehm (dir.), « *A Fully Accredited Ocean* : Essays on the Great Lakes », Ann Arbor, University of Michigan Press, 1998, p. 223-240.
- 5 Frank T. Bullen, *The Men of the Merchant Service*, London, Coleman, 1900, chap. 30.

obligatoire, aboli en 1849, la mise à disposition de navires-écoles par l'État, des examens formels pour l'obtention du certificat AB – *Able Seaman* – sur le modèle de la certification des officiers, la preuve des états de service du marin par des registres d'emploi permanents, et la protection contre la main-d'œuvre étrangère, tout particulièrement si celle-ci n'était pas blanche. Presque toutes ces questions relevaient de la politique puisqu'elles supposaient une intervention gouvernementale et débouchaient sur la perspective de dépenses budgétaires.

Les mesures visant à renverser la tendance hypothétique à la déqualification et à l'épuisement des ressources en personnel maritime d'origine nationale importaient certes au milieu des armateurs, mais elles avaient peu de chances de susciter beaucoup d'intérêt dans l'opinion publique. Elles étaient trop techniques et souvent impénétrables pour celle-ci. Par ailleurs, l'idée d'une détérioration de la qualité des marins britanniques en vint à s'appuyer sur une gamme bien plus étendue de clichés, autour d'une formulation plus large de « l'identité du marin du commerce ». Pour ceux qui se souciaient de ce dernier, les compétences professionnelles spécifiques, désormais moins claires qu'elles ne l'avaient été, n'étaient qu'une des raisons de penser que les marins étaient « différents » et que, globalement, ils posaient en quelque sorte plus de problèmes que les autres travailleurs. Bref, on chargea *poor Jack* – le marin de base – de toutes les angoisses victoriennees quant au bien-être physique, moral et spirituel de la population. Les résultats concrets de ces préoccupations en disent long sur leur nature. On y trouvait un débat multiple mené dans la mauvaise humeur sur la discipline à bord et le degré de sévérité des sanctions pour les infractions commises en mer, sur l'extension éventuelle aux gens de mer de la responsabilité civile des employeurs pour les accidents du travail, sur les cas d'infraction aux nouvelles lois sur la rupture du contrat de travail, sur le travail missionnaire et la propagande anti-alcoolique parmi les gens de mer, et sur des systèmes encourageant les gens de mer à épargner à partir de leur salaire, en le plaçant dans des banques ou en le transmettant à des proches.

Toutes ces questions et tous ces remèdes présupposaient que les marins du commerce souffraient d'un ou de plusieurs problèmes. Certains concernaient simplement la façon et le moment où les gens de mer étaient payés, et la manière dont ils disposaient de leurs revenus. Mais cette question conduisait à en poser une autre : les gens de mer souffraient-ils de leur propre caractère dépensier, de quelque faiblesse innée ou dérivée de leur profession ? Ou bien étaient-ils trompés par leurs employeurs, particulièrement par comparaison avec leurs frères travailleurs à terre ?

« Ne suis-je pas un homme et un frère ? » était la question imaginaire posée par l'homme noir idéal de notre enfance, et, avec d'autres mots, le même sens se

retrouve dans la question imaginaire du marin d'aujourd'hui. Reformulée en d'autres termes, la question serait : les gens de mer doivent-ils être considérés comme des « enfants », des « innocents », des « incapables », ou des « fous » ? Ou les quatre en même temps ? S'ils sont en réalité pareils aux autres hommes, pourquoi sont-ils traités par le législateur comme différents ? S'ils sont jugés aussi capables que d'autres travailleurs britanniques, pourquoi et dans quelle mesure faut-il continuer à les traiter différemment ? Telles sont les questions qui ont surgi avec un certain flou depuis plusieurs années, mais qui n'ont guère eu droit à une considération réelle⁶.

On ne pouvait répondre à ce genre de questions qu'en considérant les gens de mer dans leur ensemble comme dotés d'une identité professionnelle formée par « leurs conditions de travail, leur qualification, et leur expérience », pour reprendre la formule de Jeffrey Bolster⁷. À la qualification, au courage et à l'endurance, attributs traditionnels et positifs, s'ajoutaient désormais les effets négatifs de la séparation de la société littorale, et une liste bien connue de traits de caractère des gens de mer : surtout des manques affectifs et moraux tels que la naïveté, l'imprévoyance, la superstition, les excès, plus caractéristiques de l'enfant que de l'adulte. Le mélange était complété par une bonne dose d'ignorance des gens du littoral et, peut-être, une pincée d'« exotisme ».

À lire leurs écrits, les observateurs n'étaient pas tout à fait sûrs que ces traits, qui méritaient la pitié, fussent le résultat inévitable de la vie en mer plutôt que le reflet des conditions et influences spécifiques auxquelles les marins du commerce étaient exposés, ce qui justifiait l'espoir d'une amélioration. Quoi qu'il en soit, le simple fait d'en parler amenait à tracer une ligne entre le « normal » et l'« exceptionnel », afin de juger si les gens de mer faisaient partie, ou pourraient jamais faire partie, des « classes laborieuses ». Cette interrogation avait l'importante conséquence de nourrir le débat politique sur la nécessité ou non d'étendre – à eux-mêmes ou à leurs employeurs – la protection de l'État. Un très large accord, formulé en des termes quasi anthropologiques, semblait se dégager pour dire qu'ils avaient besoin d'un traitement spécial parce que certains de leurs traits étaient exagérés par leur travail et leur mode de vie. Le prix de ce soutien bien intentionné était de leur imposer une camisole de force identitaire dont il leur était difficile de se défaire. Comme l'écrivit en 1890 un observateur perspicace, malgré tout

6 « Shipping Legislation—Merchant Seamen Bill, 1878 », *Nautical Magazine*, mars 1878, p. 201-214.

7 W. Jeffrey Bolster, « An Inner Diaspora: Black Sailors Making Selves », dans Ronald Hoffmann, Mechal Sobel et Fredrika J. Teute (dir.), *Through a Glass Darkly: Reflections on Personal Identity in Early America*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1997, p. 428.

ce que la sympathie qui leur était portée et l'agitation avaient obtenu, la campagne pour améliorer leur sort avait abouti à une tendance « à légiférer pour le marin comme si c'était un imbécile⁸ ».

LES SYSTÈMES DE TRANSFERT D'ARGENT ET D'ÉPARGNE

138

Que ce commentaire ait contenu une part de vérité est manifesté par les mesures qui furent prises pour permettre aux marins du commerce d'économiser leur salaire durant le XIX^e siècle et le début du XX^e, et pour les y encourager. Celles-ci s'intégraient d'ailleurs dans un effort d'aide sociale plus vaste. La recherche d'historiens comme Alston Kennerley a attiré l'attention sur les multiples organismes impliqués dans la gestion des marins à terre⁹. Aussi bien des organismes gérés par l'État que des agences privées, parfois en partenariat, parfois en concurrence, ont répondu à une série de problèmes bien connus – et même stéréotypés – associés au cycle d'emploi et aux absences familiales des gens de mer. Dans l'ensemble, au Royaume-Uni ces solutions peuvent être qualifiées de patriarcales. Elles relevaient également de valeurs sociales largement défendues à l'époque comme l'amélioration de soi et l'autosuffisance. La façon dont les marins se servaient de leur salaire n'était qu'une des nombreuses préoccupations quant à leur mode de vie, mais elle était importante parce qu'elle touchait directement à l'exploitation de ces hommes par les marchands d'hommes (*crimps*) et leurs acolytes. La complexité du marchandage ne peut être examinée ici, car elle englobait une multiplicité d'activités allant de menus actes d'extorsion opportuniste aux grosses affaires jouissant d'un soutien quasi officiel. Néanmoins, leur objectif commun peut s'énoncer très simplement : les marchands d'hommes, quelle que fût leur façon d'opérer, gagnaient leur vie aux dépens des marins et ne prétendaient même pas fournir à leurs clients une valeur équivalente à l'argent qu'ils leur prenaient. Une des conséquences les plus choquantes de cet état de choses était l'incapacité des gens de mer à nourrir

8 Report of the Board of Trade Committee appointed to inquire into certain questions affecting the Mercantile Marine, Part II: Evidence, HC 1903 [Cd. 1608] LXII, p. 677-78 (q. 21,577: Comments of Capt. J. N. McKirdy in 1890, as recounted by Cuthbert Laws, General Manager of the Shipping Federation).

9 Alston Kennerley, « Writing the History of Merchant Seafarer Education, Training and Welfare: Retrospect and Prospect », *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, n° 12/2, avril 2002, p. 1-21 ; *id.*, « Commercial Enterprise, Charity, the State and Organised Labour in a Changing World: Shore Services for Merchant Seafarers since the 1870's—a British Case Study », dans Jeroen ter Brugge, Arthur Credland et Harald Hamre (dir.), *Maritime People: The 9th North Sea History Conference*, Stavanger, Stavanger Maritime Museum, 2011, p. 50-70.

leur famille, et c'est ce qui motiva très visiblement les initiatives destinées à les protéger et à faire disparaître les marchands d'hommes¹⁰.

Tout comme le marchandage lui-même, les mesures prises à son encontre, même à l'intérieur des frontières du Royaume-Uni, ne peuvent être abordées de façon approfondie dans cet article. Certaines visaient à contourner le marchand d'hommes comme fournisseur de main-d'œuvre ; d'autres, plus pertinentes, cherchaient à diminuer ce qui rendait le marin attirant pour ceux qui voulaient l'exploiter. Dans ce domaine, l'activité philanthropique privée comprenait le mouvement des Maisons du marin – *Sailors' Homes* – et l'œuvre missionnaire auprès des gens de mer¹¹. L'État y prit part en encourageant les gens de mer à s'aider eux-mêmes en épargnant sur leurs gages, ou en envoyant régulièrement une partie aux membres de leurs familles. C'est pour cela que l'infrastructure voulue par la loi sur la marine marchande de 1850 instaurant dans les plus grands ports du pays un réseau de bureaux de navigation du ministère du Commerce (Board of Trade) fut utilisée à bon escient. En effet, l'existence de ces bureaux est sûrement l'une des raisons de l'activité effervescente qui s'ensuivit.

En 1856, une loi du Parlement créa une Caisse d'épargne des gens de mer (Seamen's Savings Bank) avec l'objectif explicite « de susciter chez les gens de mer et leur famille des habitudes de prévoyance¹² ». Cette Caisse était gérée de façon centralisée à Londres par le ministère du Commerce, les surintendants de la marine locaux¹³ agissant dans les ports comme relais. Le règlement de la Caisse réservait expressément les transactions aux marins et aux membres proches de leur famille : épouses, veuves, enfants. Les retraits pouvaient être effectués dans tout bureau de navigation affilié, où que l'argent ait été versé. Les comptes, dotés d'un intérêt, pouvaient être ouverts et gérés individuellement ou conjointement par le marin et sa femme ou ses enfants de plus de quatorze ans. Le contrôle d'un compte de marin était transférable pour parer au problème des longues absences en mer. Relevons que les officiers de navigation chargés d'administrer le système ne

10 Sarah Palmer, « Seamen Ashore in Late Nineteenth Century London: Protection from the Crimps », dans Paul Adam (dir.), *Seamen in Society*, Bucaresti, Commission internationale d'histoire maritime, 1980, partie III, p. 55-76 ; Conrad Dixon, « The Rise and Fall of the Crimp, 1840-1914 », dans Stephen Fisher (dir.), *British Shipping and Seamen, 1630-1960: Some Studies*, Exeter, Exeter University Press, 1984, p. 49-67.

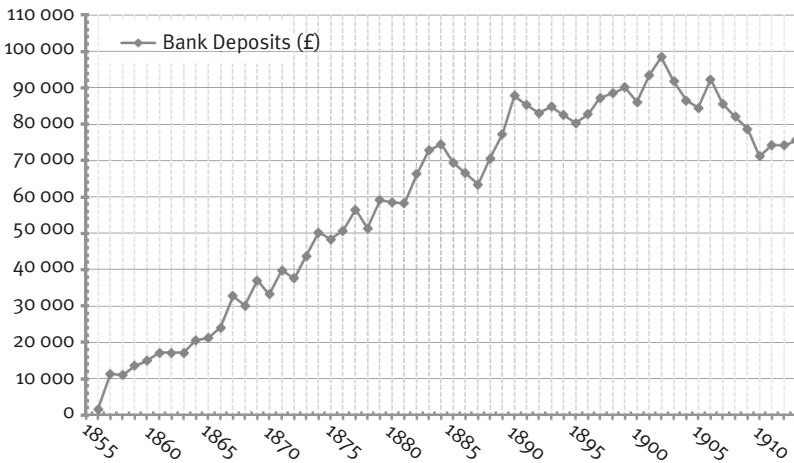
11 Jon Press, « Philanthropy and the British Shipping Industry 1815-60 », *International Journal of Maritime History*, n° 1, juin 1989, p. 107-127 ; Alston Kennerley, « British Seamen's Missions in the Nineteenth Century », dans Lewis R. Fischer, Harald Hamre, Poul Holm et Jaap R. Bruijn (dir.), *The North Sea, op. cit.*, p. 79-93.

12 Seamen's Savings Bank Act, 1856, 19 & 20 Vict., c. 41.

13 Ils étaient chargés du contrôle de la navigation commerciale dans chaque port (N.d.T.).

devaient pas accéder aux demandes de toute personne suspecte d'ébriété¹⁴. En tant qu'entreprise d'État, la Caisse d'épargne des gens de mer reverseait les dépôts chaque année au Trésor, ce qui permet de présenter les données pour la période se terminant en 1913 (**graphique 1**). Il est clair que les dépôts ont généralement augmenté au cours de la période, atteignant un sommet en 1902, puis déclinant légèrement au cours des années qui précédèrent la première guerre mondiale.

140



Graphique 1. Dépôts encaissés par la Seamen's Savings Bank, 1856-1913 (en £)¹⁵

Comme la plupart des autres mesures prises par l'État, l'idée de banques spéciales pour les marins n'est pas née tout d'un coup en 1856 : elle avait déjà fait ses preuves comme un dispositif contre le marchandage utilisé par les Maisons du marin privées dans les grands ports comme Londres et Liverpool. Après 1856, ces organismes précurseurs furent intégrés dans le système du ministère du Commerce pour éviter toute confusion. Alston Kennerley a remarqué que la demande ouvrière pour des établissements bancaires était réduite à cette époque, et que les sommes inhabituellement importantes versées par certains marins à la fin de leur contrat motivaient la mise à disposition exceptionnelle de comptes à leur intention¹⁶. Les bienfaits de l'épargne participaient d'un discours bien établi sur l'amélioration du sort des gens de mer, dont un texte du *Nautical Magazine* de 1837 donne un exemple

¹⁴ Account of the Seamen's Savings Bank, 1856, HC 1857, Session 2 (259) XXV.

¹⁵ Source : Reversements annuels des dépôts effectués à la *Seamen's Savings Bank*, mandats et transferts de salaires des marins.

¹⁶ Alston Kennerley, *British Seamen's Missions and Sailors' Homes 1815-1970. Voluntary Welfare Provision for Serving Seafarers*, thèse de doctorat, South West Polytechnic (Australie), 1989, p. 86-94.

typique : « Persuadez une seule fois un marin de déposer un souverain dans une [banque], et vous aurez jeté les bases de sa réforme » ; et, plus loin : « avec un dépositaire, vous avez enregistré non seulement l'homme *mais aussi son certificat de moralité*¹⁷ ».

Le système des mandats de marins fournit encore un excellent exemple de la manière dont on adaptait aux besoins particuliers des intéressés des méthodes administratives ayant fait leurs preuves, assez prudemment dans un premier temps, puis de façon plus élaborée par la suite. Les mandats des marins ressemblaient aux mandats postaux : ils pouvaient être émis par des officiers du ministère du Commerce au moment où les marins recevaient leur paie devant eux, et étaient payables au détenteur ou à un bénéficiaire désigné. Il s'agissait de préserver l'essentiel du salaire du marin avant qu'il ne soit gaspillé dans le port, tout en fournissant un moyen de remettre l'argent à son épouse et à sa famille où qu'ils résident au Royaume-Uni. D'après un observateur, en 1859, cinq ans après l'introduction du système, ces mandats couvraient « le salaire des marins d'un manteau très protecteur », et l'influence paternelle des administrateurs sur les marins, même les moins naturellement prudents, était soulignée : « un surintendant attentif ne permettra pas à un marin, au moment de liquidation de son salaire, de prendre son argent sur le comptoir, et cela d'autant plus qu'il aura des raisons de penser qu'il est face à un homme peu porté à prendre soin de son argent¹⁸ ». De fait, les avis sur ce système étaient uniformément positifs. Inversant le sens habituel du flux des réformes entre branches du service maritime, les modalités conçues pour les marins du commerce furent données en modèle pour l'amélioration de la Royal Navy¹⁹.

Dans les années 1850 et 1860, alors que la population avait encore en tête l'effondrement du Fonds pour les marins du Commerce – Merchant Seamen's Fund –, un système de pension obligatoire qui sera étudié plus loin, la question de savoir si les marins étaient disposés ou non à volontairement s'occuper de leurs finances avait une grande pertinence, et un consensus se dégagait pour juger que le système des mandats avait stimulé l'amélioration des conditions de vie des marins et de leurs familles, même si ces mandats ne fournissaient pas

17 Master of a British Merchant Ship, commentant le livre récemment publié de John Harris, *Britannia, or the Moral Claims of Seamen*, *Nautical Magazine*, novembre 1837, Enlarged Series, n° 1, p. 734, souligné dans l'original.

18 Royal Commission on Unseaworthy Ships, vol. II : Minutes of Evidence, HC 1874 [C. 1027-II] XXXIV, p. 246 (qq. 16, 512-3 : Evidence of Frederick Duncan, Marine Superintendent at Glasgow).

19 Report of the Commissioners appointed to inquire into the best means of Manning the Navy, HC 1859, Session 1 [2469] VI, p. xli.

de ressources pour le long terme²⁰. La discussion sur les salaires et les envois d'argent poussait aussi les gens à réfléchir plus attentivement, en s'éloignant des abstractions, aux pratiques des marins quant au mariage et à l'éducation de leur famille. Le malheur des femmes et enfants de marins touchait une corde sensible et des opinions très mélangées se formèrent quant à la fiabilité des maris qui travaillaient en mer.

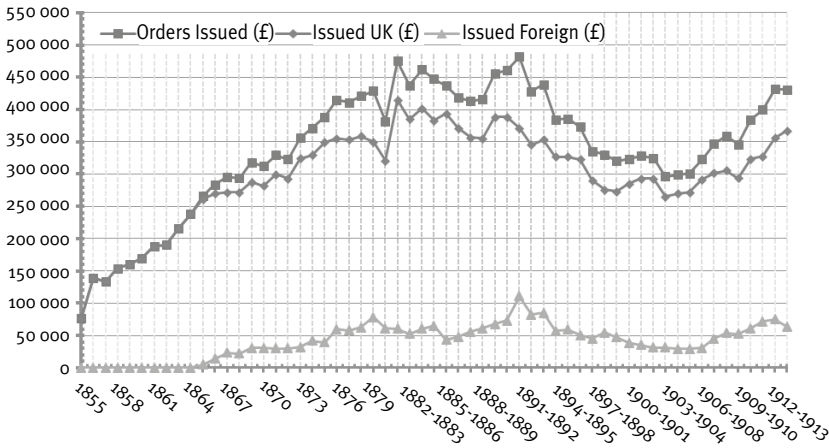
L'utilisation des mandats de marins à partir de leur création en mai 1855 est illustrée dans le **graphique 2** ci-dessous. À l'origine, ils ne pouvaient être émis que dans les ports du Royaume-Uni où leur valeur annuelle grimpa de £ 76 952 pour les sept mois de 1855 à environ £ 261 199 pour l'année finissant en décembre 1865. Durant les années 1870, la valeur des mandats émis au Royaume-Uni tomba à environ £ 300 000 à £ 350 000 par an, mais elle remonta au cours de la décennie suivante. À partir des années 1890, la valeur des mandats émis au Royaume-Uni commença à décliner régulièrement, mais pas abruptement, avant de se relever à partir de 1903. À compter de 1865, la possibilité d'émettre des mandats fut étendue aux ports étrangers où les demandes étaient traitées par les officiers consulaires britanniques. Une fois bien établi, cela ajouta en moyenne £ 50 000 à £ 100 000 à la masse des fonds transférés. Ces mandats émis à l'étranger n'étaient encaissables que dans les ports du Royaume-Uni. Pendant les mois de 1865 concernés, le système élargi engloba les ports d'Anvers, de Bordeaux, de Hambourg, du Havre, de Nantes, de Rotterdam et de Marseille, où un total de 401 mandats furent émis, d'une valeur d'un peu moins de £ 5 000²¹. À la fin de la première année entière, en décembre 1866, ces chiffres étaient respectivement de £ 847 et £ 14 000²². En 1867, les mandats émis à l'étranger le furent pour la première fois dans certains ports de la Baltique, de la Méditerranée et de la mer Noire, puis en 1872 aux Amériques, à Amoy et à Shanghai. Cette extension géographique des mandats émis en dit certainement plus long sur la demande de mandats à l'étranger que la géographie des consulats habilités. Néanmoins, il faut noter que pendant toute cette période l'immense majorité en fut émise dans les ports compris dans les limites du cabotage britannique, à savoir les ports du Continent compris entre Brest et l'Elbe.

142

²⁰ Par exemple, *ibid.*, p. 285 (q. 5561 : Evidence of John Mackenzie, shipping master at Hartlepool), 308 (q. 6073-87: H. R. Williams, accountant at the Board of Trade) ; Report from the Select Committee on Merchant Shipping, HC 1860 (530) XIII, p. xxx, 369 (q. 4288-93 : Evidence of Conrad Greenhow, Marine Superintendent at Shields).

²¹ Account of the Mercantile Marine Fund, 1865, HC 1866 (264) LXV.

²² *Ibid.*, 1866, HC 1867 (323) LXIII.



Graphique 2. Envois d'argent par mandats de marins, 1855-1914²³

Établir précisément ce que le dispositif des mandats signifiait en pratique pour les marins, et ce qu'il impliquait quant à leur prévoyance au moment du désarmement et de la liquidation de leurs salaires, n'est pas facile car il était utilisé en même temps pour des transferts d'argent liés à un autre système, distinct de celui-ci, administré par le ministère du Commerce. Certains des mandats étaient souscrits non par les marins eux-mêmes mais par les armateurs pour honorer des versements récurrents connus sous le nom d'*allotments*²⁴. Une délégation mensuelle, d'une somme ne dépassant pas normalement la moitié du salaire du marin, pouvait en effet être établie au nom d'un ami ou d'un parent lors de l'armement et de la signature des conditions d'engagement. Ces délégations étaient destinées à adoucir les difficultés des familles de marins, en leur garantissant un revenu régulier, mais elles devinrent l'objet d'une controverse rappelant le débat sur les avances²⁵.

L'origine de ces délégations dans la marine marchande est assez obscure, mais les arrangements qui existaient avant les années 1840, même privés, passèrent graduellement sous la surveillance du ministère du Commerce après cette date. Dès 1846, le formulaire du rôle d'équipage et des conditions d'engagement

23 *Orders Issued* : ensemble des mandats émis ; *Issued U.K.* : mandats émis au Royaume-Uni ; *Issued Foreign* : mandats émis à l'étranger. Source : Reversements annuels des dépôts effectués à la *Seamen's Savings Bank*, mandats et transferts de salaires des marins.

24 Report into Manning the Navy, p. 309 (q. 6101-104 : Evidence of H. R. Williams). On peut traduire *allotment* par *délégation*, terme utilisé pour les marins français de l'époque (N.d.T.).

25 David M. Williams, « Advance Notes and the Recruitment of Maritime Labour in Britain in the Nineteenth Century », dans Lars E. Scholl (éd.), *Merchants and Mariners: Selected Maritime Writings of David M. Williams*, St. John's, Newfoundland, 2000, p. 253-272.

comportait des colonnes pour enregistrer les délégations et avances sur salaires ; en 1850, cela devint obligatoire et réglementé par le ministère du Commerce ; en 1854, ces mesures furent incorporées dans la grande loi sur la Navigation commerciale adoptée la même année²⁶. Bien que la surveillance pratique fût clairement étendue aux délégations consenties par les marins, cela ne changea rien au fait qu'elles étaient accordées à la discrétion entière de l'employeur ; des réformateurs se plaignirent donc, de façon récurrente, que les armateurs refusaient de les accorder à leurs employés. On prétendait qu'une des raisons en était que les employeurs préféraient accumuler un intérêt sur les salaires en faisant fructifier, avant la fin de la campagne, la totalité du montant des salaires à verser lors du désarmement. Une deuxième réserve quant à ces délégations résidait dans la crainte qu'elles continuent à courir si les hommes désertaient, et que les armateurs subissent ainsi une perte frauduleuse²⁷.

144

Ces questions persistèrent dans le dernier quart du XIX^e siècle alors que d'autres problèmes liés aux délégations étaient apparus. Par exemple, en 1886 une révision de routine de l'*allotment note* entraîna une correspondance considérable entre le département Marine du ministère du Commerce et certains de ses surintendants locaux à propos des souffrances causées par la décision qui avait été prise qu'un délai d'un mois soit respecté avant que le premier paiement au titre d'une délégation soit versé. Le surintendant de Cardiff exposa l'affaire succinctement :

Le fait est que depuis 1854, année où la loi sur la Navigation commerciale a été adoptée, les affaires d'armement ont complètement changé. Les vapeurs sont si nombreux et les voyages effectués si vite, et toutes les conditions si changées, que la loi devrait être modifiée pour s'adapter à la situation²⁸.

Son assistant poussa l'argument plus loin, en affirmant que la mise en vigueur stricte du délai légal d'un mois serait

une calamité pour des milliers d'épouses de marins... À bord des caboteurs, dont l'équipage est payé à la semaine, les matelots et les autres membres de l'équipage se retrouvent aussi souvent chez eux que les travailleurs à terre ; ils vont et viennent si fréquemment qu'ils ont, pour la plupart, des *foyers* et des *familles*, et qu'ils ont besoin de paiements fréquents... et *rapides* de leurs salaires pour leurs proches²⁹.

²⁶ Des exemples de rôles d'équipage (*crew lists*) sont consultables auprès de The National Archives, Kew, England (TNA), BT 98 ; Mercantile Marine Act, 1850, 13 & 14 Vict., c. 94, s. 62 ; Merchant Shipping Act, 1854, 17 & 18 Vict., c. 104, s. 168-169.

²⁷ Les principaux points du débat sont résumés dans Commander R. N. [William Dawson], « British Merchant Seamen. Part III », *Fraser's Magazine*, septembre 1869, p. 386-406.

²⁸ TNA, MT 9/282, M.13582 : M. Turner, Cardiff Superintendent, to Marine Department, 27 juillet 1886.

²⁹ TNA, MT 9/282, M.13582 : Memorandum on seamen's allotments by Mr Hughes, Cardiff

Mais leurs supérieurs à Londres refusèrent de modifier la loi et proposèrent plutôt que la période entre la signature du contrat d'engagement et le premier paiement soit couverte par une avance sur salaire, situation peu satisfaisante, sur laquelle on ferma souvent les yeux jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée en 1911³⁰. Dans l'échange de 1886, le surintendant de Cardiff écrivait en outre très clairement qu'on ne pouvait compter sur les armateurs pour accorder des délégations, et il établissait une distinction entre « les hommes bienveillants et attentifs » et « une autre catégorie d'armateurs tout à fait différente³¹ ». Les employeurs disposés à les accorder utilisaient parfois des mandats pour payer les bénéficiaires, ce qui signifie que les chiffres du **graphique 2** ne représentent pas simplement les liquidations de comptes entre les marins et les commandants de navire³². Quoi qu'il en soit, par un moyen ou par un autre, la plus grande partie des sommes très considérables envoyées par mandats aboutissait effectivement entre les mains des épouses et parents des marins du commerce.

Il est significatif que pour certains observateurs les mesures émanant de l'État présentées ci-dessus, qui venaient s'ajouter aux cotisations aux amicales et organisations privées similaires, auxquelles il est certain que les marins adhéraient, mais qui ont été peu étudiées, étaient considérées comme insuffisantes pour préserver les salaires, la « moralité » et l'intégrité des marins. En 1880, après la réussite d'une expérience de deux ans tentée sur la Tamise, un dispositif de transfert des salaires géré par le ministère du Commerce fut étendu au Royaume-Uni tout entier puis, en 1894-1897, aux principaux ports continentaux inclus dans les limites du cabotage britannique : Anvers, Dunkerque, Hambourg et Rotterdam. La nouveauté de ce système consistait en ce que les marins à bord des navires de commerce britanniques en fin de campagne fussent abordés par des agents officiels alors qu'ils étaient encore à bord, avant que les marchands d'hommes ne mettent la main sur eux : on leur offrait la possibilité d'envoyer chez eux tout ce qui restait de leur salaire ; les marins qui acceptaient recevaient également un billet de train leur permettant de quitter le port directement, de manière à ce qu'ils ne soient pas livrés aux tentations des bas-fonds portuaires (*sailortown*)³³. Dans les frontières du

Assistant Superintendent, 16 juillet 1886, souligné dans l'original.

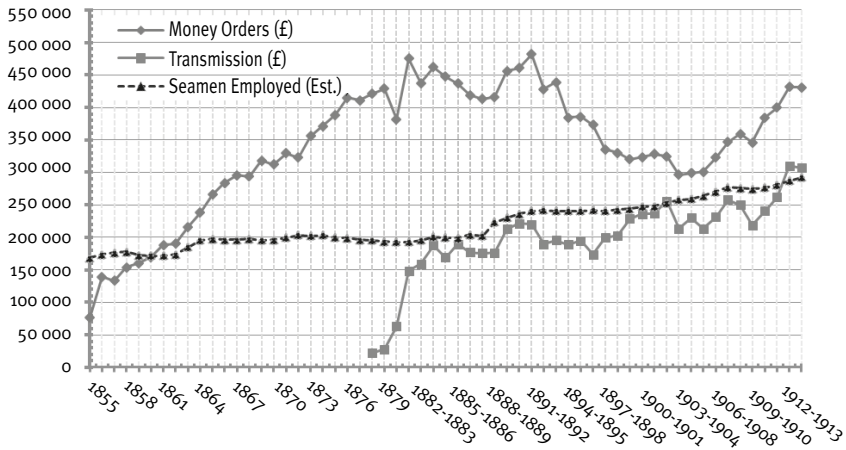
30 Merchant Shipping (Seaman's Allotment) Act, 1911, 1 & 2 Geo. 5, c. 8.

31 TNA, MT9/282, M.13582 : M. Turner, Cardiff Superintendent, to Marine Department, 27 juillet 1886.

32 Report of the Committee appointed to consider the Engagement and Discharge of British Seamen at Continental Ports within the Home Trade Limits, HC 1897 [C. 8577, 8578] LXXVIII, p. 12 (q. 389-90 : Evidence of R. Richardson, Marine Superintendent at Hull, for the extensive use of Money Orders by shipowners).

33 Le transfert des salaires est discuté plus complètement dans Richard Gorski, « Protecting British Seafarers on the Continent: The Export of Attitudes, Ideals and Systems in the Late Nineteenth Century », dans Richard Gorski et Britta Söderqvist (dir.), *The Parallel Worlds of the Seafarer* :

Royaume Uni, les transferts de salaires et les mandats étaient libres de frais et ne coûtaient donc rien aux marins. Les mandats émis de l'étranger et les transferts effectués depuis le Continent étaient taxés à trois pence la livre afin de couvrir les frais consulaires et le coût du change. Les marins se plaignirent de cet usage, qui fournissait un argument aux marchands d'hommes, si bien qu'en 1897 ces taxes furent abolies³⁴.



Graphique 3. Évolution des envois d'argent pour les marins gérés par le ministère du Commerce, 1855-1914³⁵

Le système de transfert des salaires avait un aspect plus clairement interventionniste que le système antérieur des mandats, dans la mesure où les marins étaient abordés directement. Au reste, les discussions sur ce système et sur son efficacité révèlent d'intéressants éléments sur le marché segmenté des différents modes d'épargne et d'envoi d'argent au sein de la force de travail. Les études du ministère du Commerce, pour la plupart non publiées, montrent que les équipages des voiliers au long cours étaient perçus comme le groupe le plus vulnérable, en particulier lorsque leurs salaires étaient mis en paiement sur le Continent plutôt qu'au Royaume-Uni. Cette pratique destinée à réduire les coûts fit son apparition dès les années 1890. Elle aboutissait à jeter dans les ports des hommes à qui on devait des arriérés de salaire importants, mais se trouvant souvent sans liquidités jusqu'à ce qu'on les règle – en général quelques

Ashore, Afloat and Abroad, Göteborg, Maritime Museum & Aquarium Gothenburg, 2012, p. 71-96.

34 Report on Engagement and Discharge of British Seamen at Continental Ports, p. vi et x.

35 Money Orders : mandats ; Transmission : transferts de salaires ; Seamen employed (Est.) : estimation du nombre total de marins employés. Source : Reversements annuels des dépôts effectués à la Seamen's Savings Bank, mandats et transferts de salaires des marins.

jours plus tard –, au beau milieu de « requins » qui étaient tout disposés à leur faire crédit et à leur trouver le prochain embarquement. Lorsque la fin de l'engagement survenait dans des ports comme Anvers, les circonstances dans lesquelles se trouvaient les marins étaient aggravées par le fait qu'ils étaient en terre étrangère, donc moins familiers des pièges tendus par des quartiers portuaires qu'ils ne connaissaient pas. Il y avait un fort contraste entre ces hommes du long cours et ceux du cabotage sur des lignes régulières, dont les vapeurs ne séjournaient que peu de temps dans un port, et qui étaient plus susceptibles de se réengager sur le même navire, et donc moins intéressants pour les marchands d'hommes. Une distinction plus générale séparait les officiers des hommes d'équipage, ce qui est peu surprenant : les officiers étaient considérés comme plus prévoyants et donc plus portés à épargner leur salaire et à faire des envois d'argent.

Malgré le point de vue officiel qui voulait que selon leur « type » les marins trouvassent plus d'utilité à l'un ou à l'autre des dispositifs d'envoi d'argent mis à leur disposition, on prévoyait que les transferts de salaires dépasseraient nettement les mandats, sans doute parce qu'ils seraient présentés aux marins avec un argument convaincant en faveur de l'épargne, avant que toute autre personne ne les contacte. Cette prévision se réalisa dans une certaine mesure après 1880 quand les deux systèmes commencèrent à opérer en parallèle (voir le **graphique 3**). Le système des transferts décolla rapidement, avec des reçus de plus de £ 115 000 en 1881, par comparaison aux £ 327 000 des mandats intérieurs. En 1883-1884, l'année comptable ne se terminant plus le 31 décembre, mais en mars, les transferts semblent avoir atteint leur maximum en se situant autour de £ 190 000 par an, cependant que le montant des mandats intérieurs était d'un peu plus de £ 400 000. Cet ajustement, qui se fit très rapidement, démontre soit les résultats du démarchage agressif du ministère du Commerce, soit la réceptivité des marins, soit les deux.

Il ne faut bien sûr pas oublier que dans le système des transferts l'homme et le salaire avaient tous les deux à quitter le port de désarmement, et que cela avait évidemment des conséquences sur le type de demande. Les équipages dont le port d'attache était le port de désarmement et qui voulaient leurs salaires, même si c'était simplement pour les toucher eux-mêmes, préféraient le mandat comme moyen de protection, tout comme ceux qui prévoyaient une nouvelle embauche dans le même port. En revanche, les hommes à l'engagement desquels il était mis fin ailleurs qu'au port d'attache, particulièrement à l'étranger, trouvaient le système des transferts plus avantageux. En attestent les retours détaillés de ces transferts qui montrent des reçus et des versements effectués dans les différents bureaux du ministère du Commerce au Royaume-Uni et sur le Continent, une fois que ce système y fut installé. Au cours d'une année moyenne, davantage

d'argent était reçu que versé dans les agences de Londres – Tower Hill, Poplar et Victoria Docks –, ce qu'on retrouvait dans les ports charbonniers du sud du Pays de Galles – Cardiff, Penarth et Barry. À l'opposé, la plupart des autres bureaux versaient davantage d'argent qu'ils n'en recevaient.

LES PENSIONS DE RETRAITE

148

Aussi impressionnants que fussent ces systèmes, ils n'étaient pas conçus pour une planification financière à plus long terme : les sommes mises de côté ou envoyées par les marins n'auraient pas été suffisantes pour leur fournir un revenu régulier durant leurs vieux jours. Elles étaient plutôt destinées à faire face aux dépenses quotidiennes de la vie, avec peut-être une pensée pour les périodes de chômage, de maladie, ou d'invalidité, qui excédaient la responsabilité des employeurs selon les lois sur la marine marchande. Ceux qui travaillaient en mer contribuaient autant que les travailleurs terriens au problème des « vieux pauvres ». C'était d'autant plus vrai que la navigation avait la réputation d'être un emploi pour hommes jeunes, produisant, par l'épuisement physique, un grand nombre de marins prématurément « usés » et sans ressources, ce qui renforçait l'idée que la main-d'œuvre maritime posait des problèmes sociaux particuliers.

On trouve des mesures pratiques destinées à résoudre ce problème dès 1696, quand un fonds de contributions est établi au bénéfice de l'hôpital de Greenwich³⁶. Des retenues de six pence par mois étaient prélevées directement sur les salaires des marins et elles leur ouvraient droit à une aide ultérieure dont, en théorie, pouvaient bénéficier tous les cotisants à cet hôpital. Mais, dès les années 1740, Greenwich n'accueillait presque exclusivement que les hommes de la marine de guerre ; la discrimination subie par les marins du commerce, dont les revenus étaient taxés sans prestation en retour, suscita en 1747 la création d'un nouveau Fonds pour les marins du commerce. En échange d'une cotisation supplémentaire de six pence par mois, le Fonds promettait à ceux qui la verseraient une aide en cas de naufrage ou d'invalidité temporaire contractée au cours de leur service, ainsi qu'à leurs épouses et personnes à charge. Les marins déclarés inaptes au service en mer pouvaient demander une pension qui leur serait versée jusqu'à leur décès³⁷.

Décrit dans une importante histoire générale des retraites comme « remarquablement précoce », le Fonds pour les marins du commerce a la chance d'avoir été étudié par un historien attentif comme Jon Press³⁸. Celui-ci

³⁶ Act for the Encouragement and Increase of Seamen, 1696, 7 & 8 Will. 3, c. 21.

³⁷ Act for the Relief and Support of Mariners and Disabled Seamen, 1747, 20 Geo. 2, c. 38.

³⁸ Leslie Hannah, *Inventing Retirement: The Development of Occupational Pensions in Britain*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, p. 11 ; Jon Press, « The Collapse of a Contributory Pension Scheme: The Merchant Seamen's Fund, 1747-1851 », *Journal of Transport History*,

conclut que dans l'ensemble ce Fonds a été « plutôt singulier » pour l'époque et « remarquablement réussi », même si une grande partie de son analyse porte aussi sur ses défauts et son effondrement final en 1851-1852³⁹. Beaucoup de problèmes du Fonds provenaient de sa gestion au niveau local, dans la plupart des ports d'embarquement, par des Conseils de garants, sous le contrôle d'un Conseil des gouverneurs installé à Londres. Cela avait l'avantage d'encourager une « appropriation » locale du Fonds, en introduisant des armateurs et autres notables dans son administration ; mais, à plus long terme, la décentralisation produisit de fortes variations d'un port à l'autre, y compris dans l'échelle des prestations offertes. Une partie de ces variations découlait des mouvements et de la carrière des marins eux-mêmes. Jon Press en donne un exemple intéressant dans les ports de l'Angleterre du nord-est : les jeunes hommes quittaient la région pour servir dans la navigation au long cours, puis y revenaient à un âge plus avancé, à côté d'immigrants, pour tirer parti de la stabilité et des conditions d'embauche offertes par le cabotage. En raison de la structure du Fonds, les demandes de ces hommes plus âgés arrivaient dans les ports où ils passaient leurs dernières années plutôt que dans les ports où ils avaient cotisé durant leur jeunesse, ce qui plaçait l'argent disponible dans la région de la Tyne et du Wear sous tension.

Dès les années 1830 et 1840, remarque Jon Press, des signes évidents étaient apparus que le Fonds pour les marins du commerce se débattait pour tenter de respecter ses engagements, rendant un service si modeste qu'il n'empêchait plus les marins dans le besoin d'échouer au *workhouse*⁴⁰. D'un seul coup de plume, une réforme de 1834, doubla les contributions au Fonds en redirigeant vers lui les six pence encore prélevés pour l'hôpital de Greenwich, tout en augmentant les cotisations versées par les capitaines et en mettant fin – provisoirement – à l'exemption des apprentis. Au cours des années 1840, plusieurs enquêtes parlementaires recommandèrent de nouvelles modifications pour maintenir l'équilibre du Fonds, mais peu furent suivies d'effet, et le refus du gouvernement central de le sauver entraîna sa chute par la loi de Dissolution de 1851. Selon celle-ci, le Fonds serait nationalisé sous l'égide du ministère du Commerce, les contributions obligatoires cesseraient, et un système de volontariat serait établi, qui permettrait à ceux qui avaient cotisé de préserver leurs droits à une pension, à condition qu'ils l'aient fait au moins pendant soixante mois. Les versements aux pensionnés existants se

n.s., n° 5, 1979, p. 91-104.

39 J. Press, « The Merchant Seamen's Fund », art. cit., p. 93 sq., pour ce paragraphe et le suivant.

40 Il s'agissait d'un asile pour les pauvres, à la fois hospice et lieu de travail. À partir de 1834, l'indigent qui voulait bénéficier d'une aide fut obligé d'y séjourner, dans des conditions draconiennes destinées à le décourager de vivre aux frais de la société (N.d.T.).

poursuivraient, mais aucune nouvelle pension ne devait être versée sauf si la cotisation, devenue volontaire, avait continué à être acquittée. Aucune autre forme d'aide ne devait sortir du Fonds.

L'effondrement du Fonds pour les marins du commerce créa une lacune importante dans l'accès des marins à l'assistance, car, aussi inefficace qu'il fût devenu dans les années 1840, il n'en offrait pas moins une forme d'aide à eux-mêmes et à leur famille. Les efforts pour étendre les prestations du Fonds aux veuves et personnes à la charge des marins avaient en fait contribué à sa désintégration. La décision de passer à un système de contributions volontaires donna un nouveau souffle au vieux débat sur la capacité ou la disposition des marins à prévoir leur vieillesse. À ce moment, l'impopularité du Fonds réformé après 1852 fut interprétée comme une preuve de l'imprévoyance des marins, bien que certains observateurs concédassent qu'il existait un scepticisme et une amertume compréhensibles chez les marins quant à la façon dont leurs affaires avaient été gérées⁴¹. À la fin de 1852, 26 604 pensions étaient versées par le Fonds, d'une valeur totale d'un peu moins de £ 60 000, dont 21 142 bénéficiaient aux veuves et enfants survivants⁴². Cette même année, on dénombrait un total de 3 970 officiers et 2 367 simples hommes d'équipage cotisant au Fonds ; en décembre 1854, quand la fenêtre d'opportunité pour l'adhésion au système d'assurances volontaires se referma, ces chiffres étaient respectivement de 6 634 et 4 267, soit un pourcentage très faible de la main-d'œuvre navigante⁴³.

Après 1852, le positionnement des marins quant aux pensions de retraite prit deux voies différentes. La première consista à être inclus dans le champ des réformes mettant sur pied l'assistance universelle du début du vingtième siècle ; la seconde à en appeler à des avantages spéciaux ou supplémentaires au nom de leurs conditions de travail particulières. Chacune représente un vaste sujet et ni l'une ni l'autre ne peuvent être traitées dans leur plénitude ici, mais on peut dire que, malgré le démantèlement du Fonds pour les marins du commerce, un attachement très fort à l'idée de systèmes nationaux obligatoires pour les marins âgés ou invalides se perpétua.

L'essence de ce débat prolongé se trouve sous une forme concentrée dans l'enquête de 1859 sur les ressources humaines de la marine de guerre⁴⁴, dans laquelle le service dans la marine marchande figurait comme source de recrutement pour la réserve navale de la Royal Navy que l'on se proposait de

41 J. Press, « The Merchant Seamen's Fund », art. cit., p. 101.

42 Account of Receipt and Expenditure under the Seamen's Fund Winding-up Act, 1851-52, HC 1852-53 (823) XCVIII, p. 13.

43 *Ibid.*, p. 7 ; Account of Receipt and Expenditure under the Seamen's Fund Winding-up Act, 1854, HC 1854-55 (222) XLVI, p. 1.

44 Il s'agissait de faciliter la montée en puissance des forces navales en cas de guerre (N.d.T.).

créer. Ayant entendu de nombreux témoignages sur le caractère et les habitudes des marins, et beaucoup d'arguments autour des propositions évoquées plus haut, les commissaires conclurent dans leur rapport que le seul système de pension réaliste était le volontariat, qui servirait d'incitation à devenir réserviste de la Royal Navy ; ils souhaitaient que ce système fût rendu encore plus attractif par l'accès privilégié à l'hôpital de Greenwich. Cet avis était émis malgré le fait qu'un argumentaire en faveur d'un fonds obligatoire eût été « vigoureusement » et « efficacement » développé⁴⁵. Un contre-argument fut présenté dans un rapport minoritaire substantiel par William S. Lindsay, armateur bien connu et écrivain prolifique sur les questions maritimes. Lindsay reconnaissait que le Fonds pour les marins du commerce avait été un « échec complet » et se prononçait en principe pour le « volontarisme » mais, « connaissant le caractère des marins », il les considérait comme un cas spécial :

J'admets qu'il y a quelque chose de répugnant pour le ressenti du marin, et, en fait, pour celui de tous les Anglais, dans le mot 'obligatoire', appliqué à la gestion de ses propres affaires ; mais, dans la pratique générale, ce qu'on appellerait une obligation, si elle était entreprise par le corps législatif, est déjà un acte volontaire effectué avec enthousiasme par de larges masses de gens. Il n'existe guère de métier qualifié dans ce royaume dont les membres n'ont pas formé une société avec pour objet, au moyen de souscriptions périodiques, d'assurer une pension ou un paiement dans la maladie ou la vieillesse. Prise individuellement ou nationalement, chacune de ces institutions mérite d'être félicitée au plus haut point. On en est généralement d'accord, et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il est du devoir de l'État de prendre l'initiative d'aider ceux qui, en raison de leur vocation particulière, sont incapables de mettre sur pied de telles institutions.⁴⁶

Lindsay n'était pas le seul de cet avis. Des propositions aussi nombreuses que diverses furent faites pour le rétablissement du Fonds pour les marins du commerce, avec pour but commun d'alléger la détresse des marins, de lutter contre leur imprévoyance, et d'attacher ces hommes plus fermement à la marine marchande britannique et à la Réserve de la Royal Navy après sa création en 1859. Certains des auteurs prenaient en compte les systèmes d'épargne et d'envoi d'argent discutés plus haut, et admettaient qu'ils révélaient une « amélioration » chez les gens de mer ; mais, comme Lindsay l'avait exposé en 1859, cela ne diminuait pas la responsabilité de l'État de veiller sur ceux qui ne voulaient pas ou ne pouvaient pas s'occuper d'eux-mêmes.

⁴⁵ Report into Manning the Navy, p. XIII et XVI-XVII.

⁴⁶ *Ibid.*, p. XXVIII-XXIX.

Les appuis à un système de pension pour les marins, sous une forme ou sous une autre, provenaient de groupements d'intérêts divers de l'activité maritime, de philanthropes travaillant avec les gens de mers et de lobbyistes conscients de l'importance stratégique des marins britanniques comme recrues potentielles de la Marine royale⁴⁷. Un de ses défenseurs les plus opiniâtres fut le capitaine E. B. Hatfield, dont la campagne en faveur d'un fonds de pension obligatoire encadré par l'État dura plus de trente années⁴⁸. Finalement, les idées de Hatfield se concrétisèrent dans un Fonds national d'assurance et de prévoyance pour les marins britanniques qui obtint un soutien significatif de la part d'armateurs et d'officiers, mais qui resta sans suite et fut dépassé par les transformations plus fondamentales du système de couverture sociale de la Grande-Bretagne.⁴⁹ Par ailleurs, Hatfield manifestait une certaine naïveté en croyant que les armateurs et les marins se rassembleraient pour fonder une « union » mutuellement bénéfique, surtout dans le climat âpre du début des années 1890. En témoignent ses commentaires sur une version de son plan destinée au grand public, en date de décembre 1889, qui n'auraient guère plu aux marins syndiqués :

J'entends qu'on a prétendu que le nouveau Syndicat des matelots et chauffeurs a dérangé le plan des armateurs pour l'établissement d'un fonds national au bénéfice des gens de mer et de leurs familles, et d'autres formes d'aide aux marins en détresse ou âgés. S'il s'avérait que le syndicat, ou certains de ses membres, ont eu un rôle d'obstruction à l'établissement d'un tel fonds, alors cela m'apparaîtrait comme l'acte le plus mauvais et le plus dépourvu de cœur que les marins britanniques aient eu à subir.⁵⁰

Le projet en question n'était pas celui de Hatfield, mais une tentative sans lendemain de faire adopter une loi par le Parlement en vue d'établir un fonds de pension par cotisations obligatoires pour les veuves et orphelins des marins du commerce perdus en mer. Des projets dans ce sens furent soumis en 1887 et

47 Voir par exemple : Select Committee to inquire into Constitution of Board of Admiralty, and General Effect of System on Navy, HC 1861 (438) V, p. 596-598 (q. 5,570-73, 5,579 : Evidence of Capt. B. J. Sullivan) ; Royal Commission on Unseaworthy Ships, HC 1874 [C. 1027-II], p. 515 (Appendix LXXV : Report of the Liverpool Committee of Inquiry into the Condition of our Merchant Seamen, 1870) ; Thomas Brassey, *How Best to Keep Up and Improve the Seamen of the Country: A Lecture Delivered at the United Service Institution*, London, Harrison and Sons, 1876, p. 12 ; Rev. Charles Griffiths, *Numerical Decline of British Seamen*, Birmingham, Moody Brothers, 1876, p. 7-8 ; Edward W. Matthews, « Perils Afloat and Ashore », *The Times*, 31 janvier 1890.

48 Royal Commission on Unseaworthy Ships, p. 316 (q. 17,836-8) ; E. B. Hatfield, *The Seven Heads and Ten Horns of the Mercantile Marine*, Liverpool, Courier, 1874, p. 11.

49 *Liverpool Mercury*, 30 avril 1886. TNA, MT 9/399, M.4143/1890, M.9894/1891, M.4099/1891 ; TNA, MT 9/661, M.635/1901.

50 TNA, MT 9/399, M.4143/1890.

1888 ; effectivement, ils suscitèrent l'opposition des organisations ouvrières⁵¹. Au Congrès des syndicats – Trade Union Congress – de septembre 1888, il fut décidé de dénoncer ce projet de loi comme une mesure « sans la moindre nécessité » qui « détruirait » « le respect de soi et l'indépendance » des gens de mer. Plus généralement, il fut également perçu comme une « nouvelle tentative de système national d'assurance destiné à détruire l'organisation des mutuelles⁵² ». Un des parlementaires qui avaient soumis le projet se rappela par la suite qu'alors que les armateurs avaient été disposés à cotiser à la même hauteur que leurs employés, « les auteurs du projet furent brûlés en effigie » dans le Sunderland, un foyer du syndicalisme marin⁵³. C'est bien la preuve de la sensibilité croissante des syndicats et autres associations ouvrières à l'accusation que leurs membres étaient incapables de se prendre en charge eux-mêmes et leurs familles. Après 1890, les efforts délibérés de regroupement des armateurs pour briser les syndicats intensifièrent cette hostilité, et on peut noter que parmi les avantages offerts à ses propres marins, recrutés à la condition d'être « libres », la Fédération des armateurs – Shipping Federation – offrait des aides financières en cas de décès ou de maladie. Elle examina bien un système de pension sur le modèle de celui que les compagnies de chemin de fer offraient, mais elle le rejeta au motif qu'il s'agissait d'un « projet trop vaste et trop compliqué⁵⁴ ».

L'introduction du système national de pension pour les marins se heurta également à l'opposition du ministère du Commerce. C'est particulièrement clair dans un rapport sur les ressources en marins du commerce présenté en 1886 à la Commission royale sur les pertes de vie en mer. Ce rapport commentait les diverses réformes soumises au ministère du Commerce au fil des années. On y trouvait des remarques très révélatrices sur les pensions. Le Fonds pour les marins du commerce d'avant 1851 était présenté comme une sorte de « compensation » destinée aux marins – bien qu'ils aient à la payer – au titre du service qui pourrait leur être demandé en cas de guerre, et non comme « une incitation au commerce ». Or, en raison de la création de la Réserve de la Royal Navy, ce service général ne pouvait plus concerner l'ensemble des marins, puisqu'il existait plus de 17 000 réservistes jouissant d'une prime annuelle accompagnée de droits à pension. Dès lors, dans l'opinion du ministère du Commerce, les marins du commerce avaient une « relation à l'État qui est exactement la même que celles des autres personnes ». Il s'agissait là non seulement d'une défense prévisible de la non-intervention, renforcée

51 Bill for providing Pensions for Widows, Orphans and Dependent Relatives of Merchant Seamen, HC 1887 (382) IV, 1888 (237) V.

52 *Liverpool Mercury*, 10 septembre 1885.

53 *The Standard*, 22 août 1891.

54 *The Times*, 14 avril et 8 mai 1891.

par les nombreux problèmes pratiques de la mise en œuvre d'une pension pour les marins, mais aussi d'une déclaration frappante que ceux-ci ne pouvaient se prévaloir d'aucun droit particulier face à la nation⁵⁵. Après avoir entendu de nombreux témoignages en faveur des pensions obligatoires, les commissaires conclurent en 1887 qu'on n'avait proposé aucun projet financièrement viable⁵⁶.

En fin de compte, la question des pensions de vieillesse pour les marins fut résolue, du moins en partie, par les vastes réformes de la politique sociale du début des années 1900⁵⁷. En bref, la loi sur les Pensions de 1908, malgré certaines mises en garde, fournit des pensions d'État sans cotisation aux personnes de plus de soixante-dix ans. Les activités professionnelles passées n'entraient pas en ligne de compte dans l'attribution de ce droit, bien qu'il fût conditionné à une vérification du niveau des revenus et du statut, voire du sérieux de la personne. Par la loi sur l'Assurance Santé nationale de 1911, un système d'assurance obligatoire fut établi pour toute personne employée entre seize et soixante-dix ans ; il visait à traiter les causes de la paupérisation – la maladie, l'invalidité et le chômage – qui, selon les termes de Sidney Buxton, « frappaient directement l'individu, avec une force écrasante, qu'il ait été prévoyant ou imprévoyant⁵⁸ ». Les coûts devaient en être partagés entre les travailleurs, les employeurs et l'État.

L'administration de l'Assurance nationale était très complexe et décentralisait une grande partie du travail vers des Sociétés d'assurance agréées, supervisées et soumises à audit par les Commissaires à l'Assurance. C'est là que la position particulière des marins au titre de la législation en vigueur sur la marine marchande créa effectivement des difficultés à leur intégration dans la réglementation générale. À mesure que le projet d'assurance nationale progressait au Parlement en 1911, les représentants des armateurs sollicitèrent du gouvernement un traitement spécial au nom de l'argument bien connu que la navigation était un secteur économique particulier, doté d'une main-d'œuvre non moins particulière, et qu'en tant qu'employeurs ils subissaient déjà le fardeau de responsabilités exceptionnelles concernant la santé et le bien-être de leurs équipages⁵⁹. En novembre, après de dures tractations, un compromis

55 Report on the Supply of British Seamen, Number of Foreigners on British Merchant Ships and on Crimping by the Assistant Secretary to Board of Trade, HC 1886 [C. 4709] LIX, p. 18.

56 Royal Commission on Loss of Life at Sea Final Report, HC 1887 [C.5227] XLIII, p. 28 ; voir aussi p. 102 (q. 15,266-75 : Evidence of W. Andrew), p. 139-140 (q. 16,381-95 : Sir T. Brassey), p. 191-192 (q. 17,748-57 : W. H. Raeburn), p. 226 (q. 18,509-35 : J. H. Beazley), p. 238-239 (q. 18,853-60 : J. H. Wilson).

57 Old Age Pensions Act, 1908, 8 Edw. 7, c. 40 ; National Health Insurance Act, 1911, 1 & 2 Geo. 5, c. 55.

58 Buxton était président du Board of Trade. Parliamentary Debates, 1911, n. 26, col. 271.

59 *The Times*, 20 juillet 1911. Voir Richard Gorski, « Employers' Liability and the Victorian Seaman », *Mariner's Mirror*, n° 95, février 2009, p. 62-75.

fut trouvé qui satisfaisait toute les parties concernées. De ces négociations sortit une solution habituelle au « problème » des marins : la création d'un organisme distinct, la Société d'assurance nationale des gens de mer, chargée de leurs besoins particuliers. Par une distinction assez arbitraire, des arrangements différents furent mis en place pour ceux engagés dans le cabotage et pour ceux servant au long cours, parce qu'on estima que les formes d'embauche de ce dernier étaient notoirement spécifiques.⁶⁰

En vertu de la loi de 1911, les Sociétés agréées chargées de l'administration de l'assurance santé et du chômage furent autorisées à offrir à leurs membres des avantages excédant le minimum légal, tels qu'une prestation pour l'invalidité partielle, un taux de prestation maladie plus généreux, une prestation maternité, et le versement de pensions ou d'allocations pluriannuelles – pour compléter les pensions versées au titre de la loi de 1908 ou à d'autres titres –, mais tout cela à condition que ces sociétés soient en bonne santé financière et en excédent, et également sous réserve de l'approbation de l'État. Après un fonctionnement de quelques années, on estima que bien peu de sociétés pourraient offrir ces avantages supplémentaires, et certainement pas une pension, à l'exception possible et notoire de la Société d'assurance nationale des gens de mer en raison des contributions supplémentaires qu'elle recevait de la part des armateurs au titre des marins étrangers non-résidents servant à bord de navires britanniques⁶¹. Il s'agissait là d'un des compromis acceptés en 1911 : les contributions des employeurs pour les « Asiatiques et étrangers » non-résidents seraient versées dans un « Fonds des Lascars » (*Lascar funds*) au bénéfice des marins britanniques assurés, alors que lesdits « lascars » ne cotisant pas eux-mêmes n'auraient pas droit aux avantages qui en résulteraient⁶². Cet arrangement impliquait qu'aucun avantage ne pourrait être tiré de l'emploi de marins étrangers, alors que la perspective d'une pension liée à la profession exercée rendrait le service dans la marine marchande plus attractif pour les Britanniques. Pour résumer, cette législation destinée à d'autres objectifs en vint à englober l'accès à une pension

60 Memorandum explanatory of the Amendments which it is proposed to incorporate in the National Insurance Bill in regard to Seamen in the Mercantile Marine, HC 1911 [Cd. 5942] LXXIII ; *Shipping Gazette Weekly Summary*, 10 novembre 1911, p. 708 et 710. Pour en savoir davantage sur les problèmes du commerce au long cours et du cabotage, voir TNA, MT 9/943, M.2467/1912. On estimait que les marins au long cours travaillaient en moyenne 42 semaines par an, par contraste avec les 48 semaines des terriens, ce qui leur accordait néanmoins les mêmes avantages malgré des cotisations inférieures. La solution acceptée en 1911 consistait à collecter auprès des armateurs les contributions au titre des étrangers non-résidents, comme expliqué ci-dessous.

61 Report of the Departmental Committee on Old Age Pensions, HC 1919 [Cmd. 411] XXVII, p. 293 (q. 7835 : Evidence of L. G. Brock, Assistant Secretary to the Ministry of Health).

62 *Shipping Gazette Weekly Summary*, 10 novembre 1911, p. 708.

pour les gens de mer et prolongea la longue tradition des accords spéciaux pour la main-d'œuvre maritime.

En l'occurrence, la formation de la Société d'assurance nationale des gens de mer s'avéra être la source de perturbations. Il fut d'emblée difficile de constituer un Comité de gestion qui satisfît tant le ministère du Commerce, que les armateurs et les membres qui cotisaient, en particulier le Syndicat national des matelots et chauffeurs (National Sailors' and Firemen's Union, NSFU). En effet, quelques mois après les grandes grèves de marins de 1911, des tensions existaient encore que le ministère du Commerce chercha à désamorcer tout en protégeant ses propres intérêts dans la mise en place d'un système opérationnel. L'idée que les marins étaient incapables de gérer leurs propres affaires remonta à la surface. À la fin de janvier 1912, par exemple, Norman Hill exprima précisément cette conception au nom du Comité parlementaire des armateurs. Il avertit également le chef du Département de la Marine que la « coopération active » des armateurs était essentielle et qu'il serait « difficile, voire impossible, d'obtenir que des hommes par ailleurs très occupés renoncent à donner de leur temps pour ce travail s'ils ne recevaient pas en échange des pouvoirs considérables⁶³. » En même temps, le NSFU envisageait de fonder sa propre société agréée indépendante, ce qui était tout à fait possible aux termes de la loi. Dès mars 1912, ce syndicat avait déposé une demande dans ce sens⁶⁴. Une affiche du ministère du Commerce rappela qu'il n'y avait nulle intention de forcer les marins à adhérer à la Société d'assurance nationale des gens de mer. Cependant, on espérait que les « avantages supplémentaires » – encore flous toutefois – en convaindraient un grand nombre d'adhérer⁶⁵.

Il est clair que la Société d'assurance nationale des gens de mer n'exauça pas les espoirs qu'elle portait de conduire une majorité des marins du commerce vers un système unique de contributions sociales. Les complexités bureaucratiques pour la collecte et la comptabilité des paiements étaient immenses, comme le montrèrent des rapports parlementaires successifs⁶⁶. En 1918, des modifications significatives furent apportées à cette loi, de sorte que les revenus du « Fonds des Lascars » furent confiés à la gestion de représentants choisis au-delà de la Société d'assurance

63 TNA, MT 9/943, M.8355/1912 : Norman Hill to Sir Walter Howell, 31 janvier 1912 ; voir aussi M.1468/1912 et M.2685/1912.

64 TNA, MT 9/943, M.8601/1912 : Mr Schuster, National Health Insurance Commission, to Sir Walter Howell, 23 mars 1912; and reply by Howell to Schuster, 26 mars 1912.

65 TNA, MT 9/943, M.8600/1912 : Draft poster on Seamen's Insurance Society, mars 1912.

66 Par exemple, National Health Insurance (Mercantile Marine), (Collection of Contributions) Regulations (England), 1912, HC 1912-13 (216) LXXVII, p. 3 ; Report for 1913-14 on the administration of the National Insurance Act, Part I. (Health Insurance), HC 1914 [Cd. 7496] LXXII, p. 204-205 ; Report on the administration of National Health Insurance during the years 1914-17, HC 1917-18 [Cd. 8890] XVII, p. 94.

nationale des gens de mer, d'autres sociétés composées largement de marins ayant vocation à être représentées aux côtés des armateurs. Ce « Fonds spécial pour les gens de mer », comme on l'appela désormais, était destiné à alimenter un système d'allocations élaboré par le Comité de gestion qui avait été reconstitué⁶⁷.

En 1926, l'histoire difficile de la Société d'assurance nationale des gens de mer fut exposée devant une Commission royale sur l'assurance santé nationale. Dans leur rapport, les commissaires faisaient remarquer que le système de 1911, qui avait décidé que tous les marins du long cours seraient « rangés à part » dans une société unique, avait échoué en raison des « opinions opposées des dirigeants des différents intérêts concernés⁶⁸ ». Au lieu de cela, 100 000 marins s'étaient assurés dans 1 600 sociétés et branches différentes. La Société d'assurance nationale des gens de mer en comptait environ 40 000 et le NSFU 20 000 ; en outre, des problèmes « insurmontables » de rivalité existaient entre ces deux sociétés. Les marins au long cours étaient définis comme « une catégorie difficile à gérer », comme en attestait leur « indifférence » aux appels à cotisation et les « pertes » d'argent qui en résultaient. Le rapport n'alla pas jusqu'à recommander l'amalgame obligatoire de tous les gens de mer dans une seule société d'assurance, mais il exprima le souhait que cela se produisît par l'initiative privée. À cette date, le « Fonds spécial » était apparemment utilisé pour verser des pensions pour service de longue durée aux hommes ayant entre soixante-cinq et soixante-dix ans qui appartenaient à une société agréée. Il avait été expliqué et accepté que cette procédure n'allait pas assez loin puisque des marins dont la carrière avait été interrompue pour une raison ou une autre cessaient d'être membres d'une société avant d'atteindre l'âge de versement des pensions, et perdaient en conséquences leurs droits. On se demandait également comment concilier cette pension spéciale pour gens de mer avec la pension de l'État pour laquelle il avait été décidé que l'âge d'ouverture des droits serait avancé à soixante-cinq ans⁶⁹. En 1931, le « Fonds spécial » reçut le titre de Fonds de pension royal des gens de mer et, après des « négociations prolongées », il offrit des pensions modestes aux gens de mer dès soixante-cinq ans, sur la base de points, de manière à distinguer entre les postulants en fonction de la durée et de la nature de leur service⁷⁰.

67 National Health Insurance Act, 1918, s. 27. 7 & 8 Geo. 5, c. 62.

68 Report of the Royal Commission on National Health Insurance, HC 1926 [Cmd. 2596] XIV, p. 226.

69 Widows', Orphans and Old Age Contributory Pensions Act, 1925. 15 & 16 Geo. 5, c. 70 ; Parliamentary Debates, 1926, n° 193, col. 38.

70 Royal Commission on Unemployment Insurance, Final Report, HC 1931-32 [Cmd. 4185] XIII, p. 210 ; Twelfth Annual Report of the Ministry of Health, 1930-1931, HC 1930-31 [Cmd. 3937] XIV, p. 219.

Nous avons essayé dans cet article d'examiner les principales initiatives mises en place pour améliorer la sécurité financière des gens de mer britanniques sur une longue période pendant laquelle le secteur de l'armement et la société en général ont connu d'importants changements. Il est clair que, dans le cadre des principes dominants du moment, et parfois malgré ces derniers, beaucoup d'efforts furent déployés pour l'assistance aux marins et à leur famille, et que les réponses aux systèmes qui en découlèrent furent généralement positives. La première de ces deux affirmations s'appuie sur les recherches qui ont été menées. Il nous est permis cependant de nous demander si les historiens ont réellement mesuré l'épargne et les envois d'argent des gens de mer. Au-delà, le constat de cet engagement ne remet-il pas en cause les attitudes courantes à l'égard des marins à cette époque ? Les observateurs et dirigeants intelligents se rendaient compte que la main-d'œuvre maritime, comme tout groupe d'une certaine ampleur, n'était pas homogène, ne se conformait strictement à aucun des stéréotypes la concernant, et changeait en réaction aux besoins et priorités du secteur de l'armement. Rien de cela ne résolvait le problème des secours à ceux qui étaient vraiment aussi misérables que ceux décrits par Octopus en 1875 :

Ainsi se passe sa vie, et quand surgit la vieillesse, il est sans abri, un être sans lien et abandonné, sauf par l'asile ou l'hôpital. Il a certes mené une vie de dur labeur, gagné son pain comme un cheval, pour le dilapider comme un simplet, mais quand vient l'heure de mourir, il a trimé et tiré sur la corde, mais négligé de rassembler ses gains dans l'étable⁷¹.

Pour traiter de l'imprévoyance du « marin », la question de l'encouragement et de la contrainte ne pouvait être évitée, ce à quoi s'ajoutait une matrice particulière de considérations communes à la plupart des questions sociales maritimes, qui nourrissait le débat et faisait qu'il était pratiquement plus simple et politiquement plus acceptable de rester prudent. Les mécanismes d'envoi d'argent et les caisses d'épargne posèrent quelques problèmes administratifs, mais ils laissèrent aux marins en tant qu'individus une certaine responsabilité, tout en leur offrant les moyens de « s'améliorer ». Les systèmes de pension nationaux ont transféré une partie de cette responsabilité vers l'État et le patronat maritime, mais cela portait atteinte à la maxime largement acceptée qu'un « tout petit peu de prudence volontaire vaut beaucoup mieux qu'une grande masse de prudence obligatoire⁷² ». L'entreprise maritime commerciale

71 Octopus [pseud.], *How Ships are Lost, and Why so Difficult to Man them with Seamen*, London, J. D. Potter, 1875, p. 5.

72 Report from the Select Committee on Merchant Shipping, HC 1860 (530) XIII, p. 505 (q. 5749 : Evidence of Thomas Farrer, Assistant Secretary at the Marine Department, Board of Trade).

et son personnel furent soumis à une législation intrusive, mais il y avait des limites à ce que celle-ci pouvait obtenir.

Il est dans la nature même de ce tour d'horizon de révéler que de la recherche supplémentaire doit être menée sur chacun des systèmes présentés dans cet article. Il suggère aussi des questions plus larges qui méritent réflexion. Il est crucial de savoir dans quelle mesure les familles de marins échappaient à la pauvreté, car les flux d'argent entrevus ici ne suffisent pas à eux seuls à démontrer d'importantes avancées sur ce front. Significatif sans doute, à cet égard, a été le recours à une philanthropie privée ciblant plus particulièrement les gens de mer et leurs familles⁷³. Là où toutes les autres méthodes avaient échoué, le recours aux secours paroissiaux ou au *workhouse* appelle notre attention, tout comme l'emploi de pratiques criminelles.

Pour en revenir au cadre plus étroit de l'épargne et des pensions, tous les systèmes présentés ici impliquaient l'État, en particulier l'infrastructure mise à disposition par le ministère du Commerce et ses agences locales après 1850. Cela soulève la question importante mais difficile de savoir comment les marins et leurs familles se prenaient en charge eux-mêmes, par le biais d'amicales ou de sociétés mutuelles, et comment les variations locales affectaient ces ressources. La recherche sur cette question pourrait stimuler un intérêt pour les relations de famille, en particulier entre les maris et leurs femmes, qui étaient si souvent nommées comme bénéficiaires des envois d'argent ou détentrices conjointes des comptes en banque. Nous avons aussi besoin d'une compréhension plus poussée que celle que nous avons actuellement des rythmes de la vie et du travail maritime, de préférence fondée sur l'analyse quantitative plutôt que sur des sources anecdotiques. Il nous faut mieux connaître les allers et retours des gens de mer, car la réalité de leurs contacts avec la vie à terre et leur famille avait des conséquences claires dans les calculs de leurs contemporains. Les avantages fournis par les employeurs méritent également d'être étudiés ; nous pouvons supposer que cela révélerait la différence d'expérience entre les officiers et les hommes d'équipage, qui a été évoquée ici, mais pas explorée.

Enfin, les mesures prises pour améliorer la sécurité financière des gens de mer, par la persuasion ou la contrainte, méritent une enquête sur une base plus vaste, comparative, car les problèmes posés par le travail en mer, tout comme les caractéristiques de l'identité du marin, n'étaient pas spécifiquement britanniques. Il est intéressant de savoir comment les pouvoirs publics ont réagi à un ensemble de questions relativement comparables : les autorités du Royaume-Uni n'ont sûrement pas été les seules à se renseigner sur les pratiques

73 Comme l'a étudié Jon Press, « Philanthropy and the British Shipping Industry 1815-60 », art. cit.

mises en œuvre dans d'autres pays, comme l'assurance santé allemande ou la Caisse des Invalides française. Il serait également important de mieux connaître la capacité des marins à se déplacer d'un régime de régulation à un autre et, ce faisant, de faire l'expérience eux-mêmes du fait que, s'ils étaient bien des « citoyens du monde », le monde pouvait être imprévisible. Il est impossible de savoir d'une manière totalement certaine si les marins les plus mobiles se souciaient plus ou moins de l'argent, de l'épargne et des pensions que d'autres travailleurs, mais il est certain qu'était important – et le reste pour eux – tout ce qui, en matière de savoir et d'expérience, était nécessaire pour la défense de leurs propres intérêts, lorsqu'ils étaient amenés à servir à bord de navires appartenant à différents pavillons.

CONDITIONS DE TRAVAIL EN MER ET PAVILLONS
DE COMPLAISANCE : L'ACTION DE LA FÉDÉRATION
INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT
DE 1948 À 1974

John Barzman

*Professeur d'histoire contemporaine à l'université du Havre, directeur du CIRTAI,
composante de l'UMR 6266 (CNRS - universités de Rouen, du Havre et de Caen)*

Kevin Crochemore

Doctorat en histoire, IDEES, université du Havre

À la fin de la seconde guerre mondiale, l'immense majorité des gens de mer travaillait à bord de navires immatriculés dans le pays dont les membres d'équipage étaient citoyens ou résidents. Trente-cinq ans plus tard, au début de la récession économique des années 1980, un mouvement avait commencé qui allait radicalement transformer le caractère national de cette main-d'œuvre : une partie importante des navigants était désormais employée à bord de navires immatriculés dans un État autre que le leur, à bord desquels les marins d'une nationalité en côtoyaient de nombreux autres, de nationalités diverses. Cette tendance prit une telle ampleur dans les décennies suivantes que le Bureau international du travail choisit comme titre à l'étude qu'il publia à ce sujet en 2004 « Le navigateur global : les conditions de vie et de travail dans une industrie globalisée »¹.

Cette évolution correspondait à la reprise d'un modèle ancien d'enregistrement des navires, celui du pavillon de libre immatriculation, assez marginal en 1945 puisqu'il fut presque uniquement utilisé par quelques armateurs américains ayant choisi le pavillon de Panama, mais plus largement adopté dans les années suivantes. Parmi les raisons qui poussaient les propriétaires de navires au choix d'un tel montage juridique a toujours figuré la volonté d'échapper à une

1 Ces tendances et ces quelques estimations fondées sur les statistiques d'organismes des Nations unies sont évoquées dans Tony Alderton (dir.), *The Global Seafarer: Living and Working Conditions in a Globalized Industry*, Geneva, ILO, 2004, p. 2, et Richard David Poisson, *Seafarers and International Shipping Standards*, Université de Rhode Island, Theses and Major Papers, paper 143, <http://digitalcommons.uri.edu/ma_etds/143/>. Nous remercions Sabrina Mommolin et Yong Jie Guan pour leur aide à la recherche bibliographique.

législation protectrice du travail en mer plus avancée dans leur pays d'origine que dans le pays d'immatriculation choisi. Pouvaient s'y ajouter la recherche d'une fiscalité plus légère ou la volonté d'échapper à des mesures politiques ou militaires d'embargo. La revendication de ces investisseurs et propriétaires est bien résumée dans un cours dispensé en 2012 à l'université de Rijeka (Croatie) :

L'attitude contemporaine des propriétaires de navires à propos du pavillon de leurs navires n'est plus fondée sur les cris plaintifs des nations maritimes réactionnaires (l'économie nationale, la défense, la fierté du drapeau), mais tout simplement sur l'économie et les réalités d'une entreprise commerciale².

Le glissement vers ce marché international du pavillon se fit par étapes.

162 À l'issue de la seconde guerre mondiale, à la suite de mouvements revendicatifs rendus plus populaires par le rôle décisif et souvent héroïque des gens de mer dans les grandes opérations logistiques du conflit, les principales nations maritimes avaient, dans l'ensemble, garanti à leurs navigants des conditions de travail dignes³. Ces avancées sociales dans le secteur maritime s'accordaient avec la tendance générale dans les pays développés à poser les bases d'un État de bien-être, garantissant les droits prévus par les articles 22 à 27 de la Déclaration universelle des droits de l'homme : revenus minimum, droit syndical, retraite, travail, santé, éducation, culture. C'est pour contourner ces protections légales que certains armateurs et groupements d'intérêts recherchèrent de nouvelles formules d'immatriculation et d'affrètement. Dans un premier temps, ils choisirent d'immatriculer une fraction seulement de leur flotte sous un pavillon plus flexible, tout en offrant à leurs officiers et équipages la possibilité de s'embaucher à bord des navires transférés vers ce nouveau registre. Puis ils choisirent de recruter une partie croissante de leurs équipages dans des pays où le marché du travail permettait de les rémunérer à un taux bien moins élevé. Le même procédé fut graduellement étendu aux officiers. Néanmoins, une partie des flottes marchandes resta immatriculée dans les pays développés où la société propriétaire avait son principal établissement, surtout lorsque cette compagnie disposait de concessions sur des lignes intérieures – San Francisco-Honolulu, Marseille-Ajaccio, par exemple – ou coloniales, ou quand des considérations

2 Nous citons ce condensé, composé une quarantaine d'années après l'envol de la pratique étudiée, parce qu'il rend explicite la logique du raisonnement encore embryonnaire en 1970 : voir Boris Pritchard, *Course in maritime English. The structure of shipping*, Rijeka, University of Rijeka.

3 Sur la progression des conditions de travail des marins américains, britanniques et suédois, enregistrée au sortir de la seconde guerre mondiale, voir Leon Fink, *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, Chapel Hill (N.C.), University of North Carolina Press, 2011, p. 173-174.

stratégiques entraînent en ligne de compte. Les représentants des marines de guerre nationales, les syndicats des personnels navigants, des missions maritimes d'inspiration spirituelle, les armateurs les plus ancrés dans le commerce entre pays développés et ports hautement syndiqués et divers autres intérêts tentèrent de limiter la libre immatriculation des navires.

C'est dans le contexte de ce débat que le principal syndicat international des gens de mer popularisa le terme de « pavillon de complaisance ». La Fédération internationale des travailleurs des transports, plus connue sous son acronyme anglais d'ITF, avait été fondée en 1896 par des syndicats de dockers et de marins de plusieurs pays. Elle avait dès l'origine engagé des actions dites internationales, souvent citées comme exemples de l'efficacité de l'action ouvrière coordonnée dans plusieurs pays. Il s'agissait de la part des dockers et marins d'un pays de refuser de charger, décharger ou faire appareiller les navires d'un armateur qui était la cible d'une action revendicative dans un autre pays, c'est-à-dire de grèves de solidarité⁴. Cette tactique fut invoquée par l'ITF après 1948 contre les navires ayant changé de pavillon. Mais la grande nouveauté syndicale de la période du premier essor des pavillons de complaisance étudiée ici (1945-1974) fut un ensemble de mesures combinant le démarchage systématique des autorités internationales, le boycott de navires désignés dans plusieurs ports successifs, la signature de conventions collectives entre l'Internationale elle-même et les responsables des navires battant un pavillon de complaisance et la création d'un organisme syndical composé de navigants de plusieurs pays à bord du même navire, rattaché directement au centre de l'ITF. Cette campagne dite des « pavillons de complaisance » – ou FOC, d'après le terme anglais *flags of convenience* – se solda par plusieurs victoires qui eurent des effets directs sur les conditions de vie et de travail d'une partie des navigants et indirects, et bien au-delà⁵. L'année 1974 est à la fois celle de la reconnaissance officielle du problème par l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI), des premiers effets de la crise économique et d'un changement de l'argumentation de l'ITF, qui dénonce dès lors les désavantages de la pratique non plus seulement pour les marins, mais aussi

- 4 Voir l'ouvrage commémoratif publié à l'occasion du centenaire : *International Transport Federation, Solidarity: ITF Centenary Book*, London, Pluto, 1996. Voir aussi Harold Lewis, *The International Transport Workers' Federation (ITF) 1945-1965: An Organizational and Political Anatomy*, thèse de sociologie, University of Warwick, 1993.
- 5 Une revue britannique qui jouit d'une certaine autorité écrivait en 1997 : « *Even those who consider the overall FOC campaign to be a failure since it has clearly had little impact on the level of FOC registration more generally concede that the organization has "come close to imposing a worldwide minimum wage ten times higher than some local rates"* » (*The Economist*, 75, cité par Peter Dauvergne [dir.], *Handbook of Global Environmental Politics*, Northampton, Edward Elgar, 2012).

pour les tiers et pour l'environnement. Le présent article vise à retracer les grandes étapes et les choix qui conduisirent dans cette voie, entre 1948 et 1974, la direction de l'ITF, largement soutenue par ses composantes nationales de marins et dockers.

Le sujet, qui combine le social et le maritime, a été étudié principalement par les juristes, les économistes et les gestionnaires. On trouve assez peu de publications par des historiens autour de l'aspect international du problème. Les études économiques et juridiques sur l'essor des pavillons de complaisance comportent généralement quelques informations concernant les conséquences pour le salaire et les conditions de vie des équipages. Elles apparaissent généralement à la fin des années 1970, comme premier bilan de cette nouvelle tendance. Richard Rowan et Herbert Northrup tentent de démontrer que l'action de l'ITF s'est faite au détriment de ses affiliés des pays du Sud⁶. Le juriste Rodney Carlisle fait la genèse de la pratique des pavillons de complaisance⁷. René Musset explore les usages du pavillon grec⁸. Plus tard, avec le développement impétueux du phénomène, des livres d'actualité comportent un bref retour sur le passé. L'argument de Rowan et Northrup est repris par Sigrid Koch-Baumgarten (1998) et Samuel Barrows (2009), tandis que Tony Alderton (2004) construit un précis de la situation pour le Bureau international du travail⁹. La préoccupation écologiste explique un certain regain d'intérêt pour la question, comme chez Elizabeth R. DeSombre (2012)¹⁰. Des manuels de gestion maritime rappellent au détour d'un chapitre les antécédents de l'ITF qui devraient inciter les armateurs prudents à se conformer aux conventions en vigueur¹¹. Du côté des historiens, Leon Fink vient de publier une synthèse sur

164

6 Herbert R. Northrup and Richard L. Rowan, *The International Transport Workers Federation and Flag of Convenience Shipping*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1977.

7 Rodney P. Carlisle, *Sovereignty for Sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Ann Arbor, University of Michigan Press/Naval Institute Press, 1981. Citons aussi l'étude juridique belge d'Albert Lilar et Carlo van den Bosch, *Le Comité maritime international, 1897-1972*, Antwerpen, International Maritime Committee, 1972.

8 René Musset, « Les pavillons de complaisance : la flotte grecque », *Annales de Géographie*, vol. 68, n° 367, 1959, p. 281-283.

9 Sigrid Koch-Baumgarten, « Trade Union Regime Formation Under the Conditions of Globalization in the Transport Sector: Attempts at Transnational Trade Union Regulation of Flag-of-Convenience Shipping », *International Review of Social History*, vol. 43, n° 3, 1998, p. 369-402 ; Samuel Barrows, « Racing to the Top... at Last: The Regulation of Safety in Shipping », dans Walter Mattli et Ngaire Woods (dir.), *The Politics of Global Regulation*, Princeton, Princeton University Press, 2009, p. 189-210 ; Tony Alderton, *The Global Seafarer*, *op. cit.*

10 Elizabeth R. DeSombre, *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2006.

11 Iliana Christodoulou-Varotsi et Dmitry A. Pentsov, *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Berlin, Springer, 2008.

l'histoire des salariés de la marine marchande mondiale qui fournit un cadre utile à l'action de l'ITF¹². Enfin, le spécialiste du droit du travail maritime, Patrick Chaumette a publié plusieurs articles sur les effets de l'action de l'ITF devant les instances internationales¹³.

Cet article cherche à éclairer les décisions et ajustements de l'organisation internationale entre la prise de conscience de l'ampleur naissante du problème et l'obtention d'une première reconnaissance par des instances intergouvernementales, en l'occurrence l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI). La principale source a été les archives centrales de l'ITF pour cette période, déposées à l'université de Warwick, au Modern Records Centre, en particulier les actes des congrès et les rapports d'activité du Comité exécutif. Ces archives sont bien conservées et classées. Elles sont complétées par quelques entretiens avec des dirigeants de l'ITF et des sondages dans diverses revues et études secondaires citées en notes¹⁴.

LE PROBLÈME POSÉ À LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)

Rappelons en quelques mots la situation à laquelle l'Internationale se trouva confrontée après la fin de la seconde guerre mondiale. De 1946 à 1975, la flotte mondiale n'a cessé de progresser suivant l'évolution du commerce mondial, lui-même facilité par des traités tels que l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, et encouragé par les organismes intergouvernementaux tels que la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, ou encore, dans le cadre européen, l'Organisation européenne de coopération économique, remplacée en 1960 par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). En arrière-plan, l'augmentation constante de la population mondiale, les besoins économiques croissants des pays émergents et la généralisation de la production de masse poussaient dans le même sens.

¹² Leon Fink, *Sweatshops at Sea*, *op. cit.*, 2011.

¹³ Voir, par exemple, Patrick Chaumette, « Les actions collectives syndicales dans le maillage des libertés communautaires des entreprises », *Droit social*, n° 2, février 2008, p. 210-220 ; Alexandre Charbonneau, *Marché international du travail maritime : un cadre juridique en formation*, préface de Patrick Chaumette, Marseille, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009.

¹⁴ Plusieurs entretiens avec des dirigeants internationaux, nationaux et locaux de l'ITF ont été conduits par Kevin Crochemore : avec Joël Jouhau (responsable de l'Union fédérale maritime, FGTE-CFDT) et François Cailloux (inspecteur ITF, coordinateur français pour l'ITF, FGTE-CFDT), Le Havre, 2010 ; avec André Milan (secrétaire général de la FGTE-CFDT), Paris, 2010 ; avec Rolf Montloup (secrétaire général de la Fédération des officiers de la marine marchande, CGT), Le Havre, 2011 ; avec Paul Fourier (secrétaire général de la CGT-Transports), Paris, 2011 ; avec David Cockroft (secrétaire général de l'ITF), Mexico, 2010.

Assez logiquement, le transport maritime a presque triplé durant cette période, passant de 550 millions de tonnes en 1950 à près de 1,5 milliard en 1975¹⁵. Cette évolution s'est répercutée sur les travailleurs maritimes dont les effectifs n'ont cessé de croître malgré des innovations technologiques visant à réduire la taille des équipages. Leurs conditions de travail et plus globalement leur situation sociale se sont caractérisées par un double phénomène contradictoire combinant, d'une part, une augmentation de la législation internationale à travers les conventions de l'OIT puis de l'OMI, et, d'autre part, un déplacement des pays détenteurs de la flotte mondiale par la pratique des pavillons de complaisance.

Dans le vocabulaire de l'ITF, le terme *pavillon de complaisance* met l'accent sur la pratique consistant à immatriculer un navire sous le drapeau d'un pays dont la législation sociale concernant les marins est très faible, voire inexistante, alors que la propriété réelle du navire n'a rien à voir avec ce pays. En 1974, l'ITF en donne la définition suivante, adoptée par la suite par l'OMI : « sont considérés comme navires sous pavillons de complaisance les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un autre pays que celui des pavillons sous lesquels ils sont immatriculés¹⁶ ». Le pavillon détermine la nationalité du navire et par conséquent le droit du travail s'appliquant à son bord. En outre, il définit les critères d'embauche applicables sur le navire tels que le nombre ou le pourcentage de marins nationaux obligatoire à bord, et un certain nombre de clauses sociales relatives au monde maritime figurant dans un code du travail maritime. Le tout varie d'un État à l'autre. Par ailleurs, le droit social des marins est également régi, lorsque celle-ci existe, par une convention sociale passée entre les « salariés » et les armateurs, à l'image de ce que l'on trouve dans les établissements industriels. Comme on l'a suggéré dans l'introduction, pour être moins contraints par le régime national de protection sociale et de libertés syndicales, les armateurs transfèrent généralement le pavillon d'un navire pour réaliser des économies en employant des marins à bas salaire, moins formés, et, surtout, régis par des normes sociales très basses.

En tant que Secrétariat professionnel international, c'est-à-dire regroupement international de syndicats de métiers nationaux, par ailleurs proche de la Confédération internationale des syndicats libres (CISL), l'ITF est confrontée aux plaintes de ses affiliés dans les pays touchés par cette pratique. Le phénomène s'est manifesté aux États-Unis dès l'entre-deux-guerres, mais

15 Antoine Frémont, *Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières*, thèse d'habilitation à diriger des recherches, université Panthéon-Sorbonne, 2005, p. 15.

16 Site internet de la Fédération internationale des ouvriers des transports, rubrique Pavillons de complaisance : <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience> (anciennement <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>).

ce n'est qu'en 1948 que l'ITF définit une politique formelle qui se transforme en stratégie complexe contre les pavillons de complaisance. À partir de cette date, elle met en place diverses formes d'action et définit progressivement une politique qui atteint son point d'orgue en 1974 avec l'acceptation par les organisations intergouvernementales de la définition du pavillon de complaisance proposée par l'ITF. Dans un premier temps, de 1948 à 1952, il s'agit d'actions ponctuelles assez courantes dans le mouvement syndical international, comme l'interpellation des gouvernements nationaux puis des institutions intergouvernementales sur le sujet. À partir de 1952, une véritable organisation voit le jour : elle s'appuie sur des boycotts réguliers et la signature de conventions collectives ayant pour but de faire reculer le phénomène et de préserver les marins tout en faisant reconnaître le bien-fondé de sa lutte. Jusqu'en 1956, celle-ci est encore « à l'essai » ; à partir de 1956 et jusqu'en 1965, elle connaît ses premiers résultats et adopte un rythme de croisière. À partir de 1965, la conteneurisation affecte profondément les transports maritimes ainsi que les ports. Cette recomposition s'accompagne d'un changement de comportement économique dans les transports – fonctionnement en flux tendu accru –, donnant un relief supplémentaire à la campagne de lutte contre les pavillons de complaisance qui prend dès lors sa forme définitive pour aboutir à une reconnaissance institutionnelle en 1974.

En nous basant sur les congrès de l'Internationale des transports entre 1946 et 1974, nous avons dégagé les lignes de force qui sous-tendent cette politique. Nous tenterons de montrer que cette campagne a été innovante, capable de susciter une réelle solidarité interprofessionnelle, et efficace dans la mesure où elle a conféré à l'ITF une place de choix auprès des organisations intergouvernementales, révélant la particularité du secteur des transports, pionnier dans l'internationalisation de la main-d'œuvre. Il faut noter cependant que l'objectif initial d'empêcher le développement de l'immatriculation libre a été abandonné en faveur d'une politique d'amélioration des conditions des navigants employés dans ce secteur, et que point, au sein de l'ITF, un débat sur le seuil en-dessous duquel l'Internationale devrait refuser de certifier des conventions.

1948-1952 : PREMIERS MOMENTS DE LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Officiellement, la campagne contre les pavillons de complaisance débuta lors du Congrès de l'ITF tenu à Oslo en 1948. La section des marins se décida à agir la première, motivée en tout premier lieu par les délégations norvégienne, finlandaise et américaine. Un éclairage rétrospectif sur la situation nous vient

du classement des nations maritimes en tonnage quatre ans plus tard : 1) États-Unis, 2) Royaume-Uni, 3) Norvège, 4) Panama¹⁷. Les marins américains, qui avaient été les premiers touchés, trouvèrent des alliés chez les Norvégiens, quand la contagion se répandit à ce pays, alliés d'autant plus importants que les Américains craignaient de ne pouvoir appeler au boycott une fois la loi anti-syndicale Taft-Hartley adoptée. Le congrès partit du constat que la pratique d'immatriculer les navires dans un autre pays permettait aux armateurs de réaliser des économies substantielles au détriment de l'emploi des marins et surtout de leurs conditions sociales, et que des pays qui jusqu'alors ne figuraient pas parmi les grandes puissances maritimes (par exemple le Panama), voyaient leur tonnage augmenter considérablement au détriment des flottes marchandes européenne et nord-américaine qui étaient, selon lui, menacées.

168

Cette prise de position se traduisit par un regain conjoncturel de la réglementation du secteur maritime par l'OIT. En effet, l'Internationale des transports était parvenue, lors des réunions tripartites – pouvoirs publics, employeurs, salariés – tenues autour de l'adoption par l'OIT de la Convention de Seattle en 1946, à faire accepter un certain nombre de critères sociaux visant à protéger les conditions de vie des marins embarqués – salaires minima, conditions de vie et d'hygiène, etc.¹⁸. Dans les années suivantes, l'OIT chercha à faire ratifier cette convention – déclinée en plusieurs chapitres – par les États membres. Néanmoins, ses partisans échouèrent à la faire ratifier par suffisamment de pays et les armateurs en tirèrent parti pour poursuivre les transferts de pavillon. Des conditions dégradées à bord des navires nouvellement immatriculés dans les pays critiqués par l'Internationale se développèrent. L'ITF décida alors de mettre en place sa propre stratégie qui, dans un premier temps, reposa sur des actions assez habituelles et sur ses réseaux.

« Drapeau trompeur » (*spurious flag*), « drapeau bidon » (*fake flag*), « drapeau sous de fausses couleurs » (*flag under false colors*), ou encore « transfert de pavillon » (*transfer of flag*) : les épithètes sont alors assez traditionnelles, tout comme les premiers pas de la lutte, moulés par les habitudes et les ressources existantes et sans la coordination mise en place par la suite¹⁹. Il faut agir simultanément sur deux fronts : d'une part s'adresser aux gouvernements bénéficiant du transfert de pavillons, d'autre part solliciter les organisations intergouvernementales. Pour cela, l'ITF s'appuie sur ses affiliés nationaux et sur le contexte géopolitique de la concurrence entre les blocs occidental

17 Rapports d'activité des Congrès de l'ITF de 1950 et de 1952, University of Warwick, MRC, MSS.159/1/1/102-107, p. 75, et MSS.159/1/3/62.

18 Rapport d'activité du XIX^e Congrès de l'ITF, UW-MRC Ref : MSS.159/1/1/85-88, p. 82.

19 Rapports d'activités des XIX-XX-XXI^e Congrès de l'ITF, UW-MRC Ref : MSS.159/1/1/85-107.

et soviétique. Ses contacts avec les syndicats américains, noués durant la seconde guerre mondiale et renforcés par la suite, sont mis à contribution, dans le nouveau contexte de guerre froide, l'ITF ayant choisi le camp de la Confédération des syndicats libres (CISL) contre celui de la Fédération syndicale mondiale²⁰. Elle s'adresse à l'OIT et l'OMCI (future OMI), à travers leurs comités et sous-comités des transports, ainsi qu'aux organisations du Programme de rétablissement européen comme le Comité consultatif syndical (TUAC selon ses initiales anglaises plus connues). Par ailleurs, elle relaye sa politique auprès de certains gouvernements à travers ses affiliés. Enfin, elle interagit avec la CISL afin de bénéficier de son statut confédéral, d'acteur de rang A auprès de l'ONU et de l'OIT, et d'être présente dans des organismes qui lui étaient clos en tant que représentant d'un secteur particulier – les transports. Il s'agit principalement du Conseil économique de l'ONU.

Progressivement s'établit une liste des acteurs et interlocuteurs qui lui permet de mettre en place une véritable lutte contre les pavillons de complaisance. D'une part l'OIT et l'OMCI deviennent le principal forum où le phénomène est évoqué et rendu audible aux armateurs et gouvernants, d'autre part les syndicats nationaux de marins et de dockers sont mobilisés sur le thème et priés de mener ensemble cette lutte. Tout en privilégiant la négociation, l'ITF établit une liste des navires battant pavillon de complaisance et observe les conditions de vie et d'hygiène ainsi que les garanties sociales et les libertés syndicales qui y ont cours. Elle constitue ainsi une base de données qui lui permet d'élaborer la seconde phase de la politique qu'elle maintiendra sans changements jusqu'en 1998. Celle-ci comprend trois volets : obtenir qu'à bord de ces navires les marins bénéficient de conditions sociales minimales décentes et conformes aux normes internationales – volet industriel –, endiguer le transfert de pavillon – volet politique – et faire reconnaître le phénomène comme nuisible pour tous – volet communication large.

1952-1956 : MISE EN PLACE DE LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Cette seconde période permet de consolider les choix stratégiques de l'ITF qui se dote d'une organisation interne plus structurée. Le dispositif commence

²⁰ Voir John Barzman et Kevin Crochemore, « Convergences et scissions idéologiques, sectorielles et de mutualisation des services dans le mouvement syndical international : un parallèle de situations vécues par l'ITF 1945-1949 et 2000-2012 », communication non publiée au Colloque international interdisciplinaire « Le syndicalisme dans sa dimension internationale », 23-24 novembre 2012, GRAID/CIRTAI-IDEES/CIRTES, université libre de Bruxelles.

à acquérir une certaine routine et permet progressivement de mieux connaître les ressorts sur lesquels l'action peut s'appuyer. Dès 1952, l'ITF met sur pied un Comité de boycott chargé d'effectuer le recensement évoqué plus haut, mais aussi de décider des actions concrètes qui doivent être menées par les affiliés et le secrétariat. Or, les réactions des armateurs observées lors des premiers tâtonnements de la Fédération l'incitent à changer d'orientation. En effet, le transfert de pavillons s'est intensifié ; il concerne désormais non seulement le Panama et le Libéria, mais aussi le Honduras et le Costa Rica, ce qui donne naissance à l'acronyme de plus en plus répandu de *Panlibhocos*. Ensemble ces pays arrivent à la troisième place mondiale en termes de flotte, détrônant la Norvège et se plaçant juste derrière la Grande-Bretagne, la première revenant encore aux États-Unis. Les syndicats maritimes et portuaires de l'Amérique du Nord, principalement des États-Unis, jusqu'alors souvent autonomes, renforcent leurs liens avec leurs homologues européens. Ainsi, la Seafarers' international union (SIU, États-Unis) affirme soutenir pleinement la politique de l'ITF. Grâce à son travail auprès des organisations internationales et au registre qu'elle a établi, l'ITF peut proposer à son congrès de Stockholm une convention collective modèle qui n'est pas en dessous des normes sociales internationales validées par l'OIT depuis 1946.

Le tournant a été pris en 1952 : les 28 et 29 avril de cette année-là, le Comité du Boycott affirme que l'ITF doit réviser les méthodes employées jusqu'alors car certains armateurs compensent la baisse des droits sociaux des marins en offrant des augmentations de salaire. Elle doit réunir dockers et marins dans un Comité international de campagne pour les pratiques équitables, et franchement recruter les navigants des navires panaméens dans une Section spéciale des marins de l'ITF qui pourra conclure des conventions collectives avec les armateurs et mener des actions contre ceux qui refusent²¹. L'abandon de la négociation avec les armateurs des grands pays maritimes telle qu'elle avait été initiée en 1948, combiné à la mise en place d'une convention collective

21 « *It was necessary to review the methods that had been employed, since the agreements that had been reached with owners of such ship to increase the wages paid, as compensation for the absence of social security legislation, were tending rather to attract seamen toward them* » ; « *it was provided that leadership of the campaign should be entrusted to an International Campaign Committee for the Promotion of Fair Practices, composed of representatives of both Dockers' and Seafarers' sections* » ; « *That policy—after an initial period during which an amicable solution of the problem was sought, consists of three parts: (1) Organization of the crews of Panamanian and suchlike ships in a Special Seafarers' Section of the ITF; (2) Conclusion of collective agreements with owners who are prepared to apply the wage and other standards formulated by the ITF; (3) Compilation of an index of sub-standard ships against which action shall be taken at every possible opportunity* » (Rapport d'activité du XXII^e Congrès de l'ITF, UW-MRC, Ref : MSS.159/1/1/102-107, p. 54 et 72).

modèle destinée aux navires désignés, induisent un changement d'importance : l'ITF renonce à endiguer directement le transfert de pavillon car elle privilégie la protection des marins naviguant sous les couleurs *Panlibhocos*. Elle poursuit toutefois, de façon indirecte, le volet politique de sa lutte FOC à travers l'action des comités de l'OIT et de l'ONU, la pression des organisations syndicales nationales sur leur gouvernement et les interventions de la CISL auprès du Conseil économique et social de l'ONU. Elle prétend maintenir ses deux volets stratégiques et son combat pour une condamnation morale du phénomène. Enfin, elle dote la nouvelle Section spéciale des marins d'un responsable – *special officer* –, et d'un Fonds spécial pour les marins – ITF Seafarers' International Welfare Assistance and Protection Fund – alimenté par les armateurs en échange du certificat de conformité, et destiné à financer des permanents et des services syndicaux dédiés aux marins. En 1952, Lawrence White, un marin radiotélégraphiste britannique, est nommé, le premier, à la tête de la Section spéciale²².

Dès 1953, les premiers boycotts ont lieu. Ils sont couronnés de succès même si l'ITF regrette que ce soit au prix de passages à l'acte fréquents dans les premières années, quand ses menaces, désormais adressées directement à l'opérateur et non plus aux États, étaient encore peu écoutées. Ces succès confirment la nécessité de renforcer les liens entre marins et dockers en donnant une part plus importante aux dockers. Ces derniers sont dès lors associés à égalité dans les comités et décisions concernant la lutte FOC. Cependant, la signature des nouvelles conventions collectives ne va pas de soi. L'Internationale des transports est confrontée à plusieurs cas de figures appelant des solutions adaptées dans le respect des circonscriptions de ses affiliés. Lorsque les marins embarqués sur les navires désignés sont de la même nationalité, il revient à l'organisation syndicale nationale de leur pays de leur faire signer un accord avec l'armateur. Lorsqu'ils sont de différentes nationalités, la signature relève directement de l'ITF. On recherche des accords avec les armateurs aux termes desquels tous les

22 Rapport d'activité du XXIII^e Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref : MSS.159/1/1/108-113, et *ITF News*, n° 8, août 1978. Au départ, Lawrence White n'est pas une personnalité phare de l'ITF, mais l'importance de l'action FOC le fait progressivement monter dans la hiérarchie. Il devient secrétaire général adjoint et se présente contre le cheminot suisse Hans Imhof en 1965. On peut considérer la victoire d'Imhof comme celle de l'ensemble des sections s'opposant, pour des raisons très diverses, à celles des marins tout d'abord et des dockers ensuite, et se demander dans quelle mesure le vote pour Imhof n'a pas été un vote contre la politique FOC. L'échec d'Imhof en 1968, contre le marin britannique Charles Blyth, montrerait le manque de cohésion de ses partisans issus de sections assez différentes – cheminots, routiers, transports urbains, aviation civile – et le retour en force des marins dans l'ITF. Tous les secrétaires généraux après Blyth ont été des marins britanniques.

marins sont syndiqués et peuvent se faire indemniser, soit par leur organisation nationale, soit par la section spéciale des marins de l'ITF²³.

Les résultats de cette politique ne satisfont pas tout le monde. Si l'ITF parvient vers 1956 à faire reconnaître le transfert de pavillons comme un problème auprès de certains gouvernements et armateurs de l'International Shipping Federation (ISF)²⁴, à recenser la majorité des navires de la catégorie et à signer des conventions pour plusieurs d'entre eux, elle n'a en revanche pas pu ralentir le flot des transferts. Les *Panlibboncos* continuent à drainer une partie du tonnage mondial au détriment des principales puissances maritimes, et ce phénomène va croissant.

172

Pour certains, le volet politique de la campagne de l'ITF est donc en passe de devenir caduc. Au congrès de 1956, l'ITF a souligné la faiblesse de l'OIT et de ses sous-comités. Certes, la critique a d'abord porté sur l'échec de la Convention de Seattle – OIT 1946 – qui a fini par être disséquée afin d'être ratifiée partie par partie sans pour autant que cela ne porte de fruits, faisant la démonstration du peu d'effet du processus de ratification. En réalité, ce qui est mis à mal est le principe même de négociation tripartite de l'OIT. Un « oui » négocié à l'échelle internationale peut se solder par un « non » à l'échelle nationale, les gouvernements refusant de ratifier le document pourtant décidé en commun ; ironiquement, quelques années plus tard, les organisations syndicales se plaindront qu'un ensemble de « oui » à l'échelle nationale puisse se solder par un « non » à l'échelle de la Communauté économique européenne²⁵.

En revanche, la campagne rencontre un succès indéniable au niveau de la prise de conscience du danger que représentent les pavillons de complaisance. Le fait que des gouvernements et des armateurs éclairés aient reconnu l'existence de cette pratique et sa nocivité, permet à l'ITF de légitimer ses actions de boycott. Elle bénéficie alors, d'une part, de conditions sociales favorables dans les pays

23 « *In the ships where crews were of one nationality and whose trade was regularly to and from the country from where the crew was drawn, the unions of that country signed the agreements guaranteeing wages and conditions. In the ships whose crews were mixed such agreements were signed direct with the ITF. The agreements which provided for the owners' contribution to the International Welfare Fund were mostly signed by the national unions. In most of these cases too, agreement was reached with the owners that each member of the crew should be a member either of his national union or of the ITF Special Seafarers Section. Through this arrangement organization of crews began to take shape* » (Rapport d'activité du XXIII^e Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref : MSS.159/1/1/108-113, p. 78).

24 La Fédération internationale de l'armement (ou International Shipping Federation, ISF) avait été créée en 1909, en partie pour contrer les actions de l'ITF. Pour son histoire, voir Leslie Hughes Powell, *The Shipping Federation: A History of the First Sixty Years, 1890-1950*, London, The Shipping Federation, 1950.

25 Corinne Gobin, « La Confédération européenne des syndicats : mai 1991, un congrès clé pour l'avenir du syndicalisme européen », *L'Année sociale*, 1991, p. 313-326.

occidentaux, principalement en Europe, où s'effectuent les boycotts, et, d'autre part, de la croissance exponentielle des échanges par la mer, qui renforce la capacité des marins à négocier sur le marché de la main-d'œuvre maritime. L'ITF peut s'appuyer sur la force des syndicats européens et américains, ces derniers dopés par la fusion de 1955 qui met fin à la concurrence entre l'American Federation of Labor (AFL) et le Congress of Industrial Organization (CIO), notamment dans le secteur maritime et portuaire²⁶. À partir du congrès de 1956, une rubrique particulière rassemble toutes les activités relatives à la lutte contre les pavillons de complaisance, notamment celles de la Section spéciale des gens de mer. Le pli est pris.

1956-1965 : STABILITÉ ET ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE DU TRANSFERT DE PAVILLON

Durant les neuf années suivantes, l'ITF apporte peu de changements à sa politique de lutte contre les pavillons de complaisance. Sa stratégie se répartit toujours entre le volet politique consistant à faire baisser le nombre de navires FOC par une intense campagne d'information sur les méfaits de la pratique, et le volet industriel visant à faire signer des conventions collectives par les propriétaires de ces navires. L'organisation de ces activités prend une place de plus en plus grande au sein de l'Internationale des transports. La préparation des prérapports, la multiplication des sous-comités impliquant des réunions, la participation aux organismes et à leurs comités particuliers, exigent du temps, de l'énergie, des déplacements fréquents et des fonds considérables. Cet investissement ne serait pas envisageable sans les revenus apportés par la signature de conventions collectives en vertu desquelles les armateurs acceptent de verser une somme au Fonds spécial destiné aux marins. En effet, la menace de boycott ou le boycott effectif amène un nombre croissant de navires FOC à accepter la convention collective rédigée par l'ITF, et à se voir décerner un certificat bleu – *blue certificate*. Durant cette période, l'ITF multiplie ses « portes d'entrées » : déjà présente directement auprès de l'OIT, de l'ONU ou de l'OECE, et indirectement par le biais de ses affiliés auprès des États, elle implique également la CISL et demande que le sujet soit abordé dans tous les organismes où celle-ci peut le mettre à l'ordre du jour.

Dans un premier temps, peu de gouvernements suivent. Mais l'ITF parvient tout de même en 1956 à faire reconnaître la pratique comme illégitime par l'OMCI et à faire émerger une notion capitale, celle du lien authentique

²⁶ Ce renforcement par l'unification d'appareils fut provisoire : il révéla ses faiblesses lors des affaires de corruption qui touchèrent une partie du monde syndical étatsunien (*teamsters*, marins, dockers) à la fin des années 1950 et au début des années 1960.

(« *genuine link* »), qui implique qu'il doit exister un lien tangible entre le navire et le pays de son immatriculation, et facilite l'identification des navires contrevenants. L'ITF reconnaît cependant que celui-ci reste flou. En 1960, elle cherche à faire inscrire le terme dans la Convention de la navigation en haute mer. Elle n'y parvient que deux ans plus tard.²⁷

Les difficultés autour des navires anciennement américains immatriculés au Libéria illustrent le problème. Ce pays a vu un essor considérable de navires FOC depuis le conflit mondial. Or, malgré la réprobation de l'organisme international, Washington ne souhaite pas agir contre cet État où il détient de nombreux intérêts économiques et avec lequel il entretient des liens forts depuis sa fondation en 1822 par une société américaine de colonisation. Au contraire, les États-Unis œuvrent pour attribuer au Libéria un siège dans le Comité de sécurité de l'OMCI. L'ITF affirme que ce siège, attribué sur la base d'un accord bien antérieur à l'émergence du problème des pavillons de complaisance, risque de compromettre l'exigence du « lien authentique » alors même que cette obligation émane de la Conférence des Nations Unies sur le droit maritime²⁸. C'est une fois encore l'expression de la limite de la réglementation internationale face au pouvoir des États, en l'occurrence, celui des États-Unis.

174

Concernant le volet industriel, les succès s'enchaînent les uns après les autres. Après une menace de boycott général contre le Costa Rica en 1958, son gouvernement cède et renonce à la pratique – permettant alors de parler de pavillons *Panlibhon* et non plus *Panlibhoncos*. Bien que le pays ne soit pas le plus grand contrevenant, sa décision permet une nouvelle initiative médiatique. Elle témoigne aussi de la cohésion réelle entre les sections marins et dockers de l'ITF. Les choses bougent aussi en Grèce, mais moins nettement, la Grèce ayant réussi à attirer des armateurs par une modification de ses exigences. Le siège de l'Internationale considère la tendance comme positive dans la mesure où la Grèce est un vieux pays maritime, et qu'en 1959 les armateurs ayant usage du pavillon hellénique ont accepté de signer une convention ITF s'appliquant à l'ensemble de leurs navires. Le revers de la médaille est que les armateurs grecs

²⁷ Voir René Musset, « Les pavillons de complaisance », art. cit.

²⁸ « *The opinion of the International Court was not based on whether Liberia could make a useful contribution to the work of the safety Committee (this question could not be posed of course) but on the interpretation of a set of rules in the convention which were drawn up when the Convention was introduced in 1947, long before the “Flag of Convenience” issue became so acute. Thus Liberia is privileged to take a seat on what is perhaps the most important maritime committee in the world today despite the decision of the United Nations Law of the Sea Conference, that there should be a “Genuine Link” between the ship and the state of registry before “nationality” can be recognized* » (Rapport d'activité du XXVII^e Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref. : MSS.159/1/1/108-113, p. 57).

réclament sans cesse à l'ITF une baisse des cotisations qu'ils doivent verser au fonds des marins. Le problème se complexifie encore avec le « coup d'État des colonels » et l'évolution politique suivie par la Grèce à partir de 1965²⁹.

1965-1974 : L'ÉPOQUE DE L'ITF

Les actions de l'ITF finissent par obtenir une reconnaissance institutionnelle en 1974 mais les années qui précèdent voient l'émergence de problèmes nouveaux. L'ITF parle désormais d'« équipages de complaisance » et dénonce « la tendance à remplacer les équipages européens par des marins asiatiques sous-payés »³⁰. Il ne s'agit donc plus d'équipages européens travaillant dans des conditions moins avantageuses ou moins prévoyantes mais du recrutement de nouveaux navigants. Elle réaffirme la nécessité de l'entraide entre les deux sections marins et dockers pour la lutte contre les navires FOC : « Les organisations syndicales de dockers ont été amenées à considérer de nouveau l'assistance qu'elles peuvent apporter aux marins afin d'intensifier la lutte contre cette pratique injuste³¹ ». Mais le contexte est en train de changer car la conteneurisation et la massification portuaire transforment la profession. Les anciennes revendications sur la charge maximum soulevée par un homme ou sur les risques liés aux produits toxiques et salissants perdent en importance. Se pose désormais le problème de la formation à la conduite de nouveaux engins portuaires tels que les chariots, les portiques ou les cavaliers. Par ailleurs, le nombre de dockers nécessaires au déchargement d'un navire a baissé et il faut gérer la forte concurrence à l'embauche et un taux de chômage non négligeable. Autre difficulté rencontrée par l'ITF : la question des armateurs grecs. Si, dans un premier temps, elle s'était réjouie de leur option pour la convention, ce n'est plus le cas à partir de 1965 et plus encore de 1967 avec l'avènement de la dictature : les armateurs grecs ne négocient plus ou revoient leurs paiements à l'ITF à la baisse. Les conditions impliquées par le pavillon maritime grec sont revues vers une plus grande flexibilité au point que l'ITF finit par le classer « de complaisance » en 1969.

En même temps, ses efforts sur le plan médiatique et institutionnel aboutissent en 1974. Officiellement, l'OIT et l'OMI reconnaissent sa définition des pavillons de complaisance et acceptent d'agréer la mise en place d'inspecteurs ITF dans les ports chargés de contrôler les navires et de seconder les affiliés nationaux. À partir de cet instant, la stratégie de campagne de l'ITF prend la forme qu'elle conserve jusqu'en 2006. Les inspecteurs en symbolisent l'efficacité.

29 Tony Judt, *Après-guerre : une histoire de l'Europe depuis 1945*, Paris, Pluriel, 2010.

30 Rapport d'activité du XXIII^e Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref. : MSS.159/1/1/170-175, p. 93.

31 *Ibid.*

Ces succès dépendent cependant de l'aide des dockers³². Or, la transformation de l'espace portuaire renforce leur potentiel d'action. Certes, elle réduit leurs effectifs, mais elle induit d'autres effets qui donnent du poids à leurs menaces de boycott. La conteneurisation, principe simple de standardisation du transport de marchandise, implique une recomposition intégrale de la chaîne logistique en mer et à terre. Dans un premier temps, l'importance des ports et donc des travailleurs portuaires, placés au centre de l'intermodalité, s'accroît. L'essor de la taille des navires invite à une concentration du trafic sur les ports dotés d'infrastructures adaptées aux conteneurs – portiques, terminaux et aires de stockage plus vastes – et bénéficiant de conditions optimales de navigation, déterminées par chaque armateur en fonction de ses besoins – hinterland, rapidité du déchargement. La recherche du « juste à temps » agit dans le même sens. Alors qu'il fallait auparavant environ huit cent hommes et quatre ou cinq jours pour décharger un navire, avec l'acheminement par conteneur il n'en faut plus que quelques vingtaines, mobilisés pendant huit heures.³³ Le temps de livraison se raccourcit considérablement.

Aussi, lorsque l'Internationale des transports décide de bloquer un navire au port, les effets se répercutent immédiatement sur les transporteurs et les acheteurs de l'intérieur qui facturent le surcroît de coût directement aux armateurs, responsables du retard. La politique de lutte contre les pavillons de complaisance, en se déployant majoritairement dans les ports, devient donc particulièrement efficace, d'autant plus que, durant les années 1960 et 1970, tous les ports n'étant pas équipés des infrastructures nécessaires aux porte-conteneurs, ceux qui l'étaient sont désormais incontournables et plus sensibles aux arrêts de travail³⁴. La présence d'inspecteurs ITF dans ces ports névralgiques, nœuds des échanges intercontinentaux, acquerrait ainsi tout son sens³⁵.

32 Elle le réaffirme à plusieurs reprises, notamment en *nota bene* lors de son congrès de 1968 : « *N.B. We would emphasise that success of the Panlibhon campaign is wholly dependent upon the ITF receiving the fullest co-operation from affiliates and we would urge affiliates to do everything in their power to ensure that this co-operation is given* » (Rapport d'activité du XXIX^e Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref. : MSS.159/1/1/108-158-169).

33 Antoine Frémont, *Conteneurisation et mondialisation*, op. cit. Voir aussi les ouvrages d'André Vigarié, par exemple *La Mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995.

34 Cette situation est en effet temporaire. Dans les années suivantes, la multiplication des ports équipés et l'évolution de la stratégie des armateurs rendront le rôle des grands ports moins pertinents pour la politique de lutte contre les pavillons de complaisance.

35 Il est possible de prendre en exemple le port du Havre. L'ITF l'a choisi comme quartier général de l'inspecteur coordonnant tous les inspecteurs de France parce qu'il était premier en France par le transit d'EVP (conteneur mesurant l'équivalent de vingt pieds) bien que second derrière Marseille par le tonnage global : voir Kévin Crochemore, *La Prise en compte par le syndicalisme international des contraintes nées de la mondialisation (1993-2010). Le cas du secteur du transport*, mémoire de Master 2, université du Havre, 2010.

Plus généralement, les démarches de l'ITF ont abouti à faire ressortir la dimension « immorale » des pavillons de complaisance, à côté des remises en cause d'acquis syndicaux ou de la souveraineté nationale. Sa campagne peut se ranger dans les mouvements nobles, pour la « bonne cause », que l'opinion publique peut aisément admirer, par opposition aux « *ugly movements*³⁶ » perçus comme égoïstes. Les médias ont du mal à la décrire comme « la grogne des syndicats » car elle dénonce des situations d'exploitation flagrante dépourvues de justification légale. La médiatisation de l'aspect immoral légitime les conventions collectives signées par l'ITF au nom de la garantie de droits minimaux face à l'atteinte à la dignité du travailleur et de l'être humain. Même si les navigants ont intériorisé une culture et un mode de vie particuliers dans leurs pays respectifs, une fois à bord des navires ils échappent à la loi et aux usages de leur pays et partagent tous les mêmes conditions de travail et d'existence : c'est ce qui rend pertinente une norme internationale, qui peut, par ailleurs, être améliorée dans les pays où le progrès social le permet. La question des marins abandonnés sans ressources, qui prit de l'ampleur avec le temps, continua d'illustrer la possibilité d'obtenir une condamnation morale quasi unanime de la part de l'opinion publique.

De même, la concentration de nombreux argumentaires légaux sur le lien authentique a contribué à relativiser le volet social et syndical. La discussion n'a plus porté alors sur le contournement des conquêtes sociales, mais sur la capacité des armateurs à démontrer leurs attaches dans le pays d'immatriculation.

Enfin, l'ITF a mobilisé des arguments économiques, qui pouvaient convaincre les services maritimes et les armateurs éclairés : absence de formation des marins recrutés, mauvaises conditions d'hygiène à bord, maladies contagieuses dues aux recrutements aveugles, soit autant de risques pour la vie en communauté sur le navire. Or, celle-ci représente l'une des principales conditions de la navigation en mer, liant le destin de l'ensemble des membres de l'équipage, du simple mousse au capitaine, à celui du navire lui-même.

Le volet « social » à proprement parler, c'est-à-dire la volonté de bâtir sur les conquêtes syndicales dans les pays avancés, n'est donc pas au cœur de la communication de l'ITF. C'est lui, néanmoins, qui permet d'appeler à la solidarité de l'ensemble des travailleurs, notamment des dockers, et de justifier la création du fonds spécial alimenté notamment par les « amendes » infligées aux armateurs frauduleux.

36 Johanna Siméan, « La transnationalisation de l'action collective », dans Olivier Filleule, Éric Agrikoliansky et Isabelle Sommier (dir.), *Penser les mouvements sociaux*, Paris, La Découverte, 2010, p. 121-144.

Finalement, la politique de l'ITF face au développement des pavillons de complaisance entre 1948 et 1974 se situe à la croisée de plusieurs phénomènes qui ont transformé le monde maritime. Elle a graduellement pu réintroduire le facteur syndical dans les calculs d'armateurs qui pensaient l'avoir réduit à la portion congrue. On distingue ainsi d'abord une convergence d'intérêts des affiliés nord-américains et européens, qui coexiste assez bien avec la construction d'une communauté européenne et de l'alliance de celle-ci avec les États-Unis, dans le cadre d'une politique atlantiste. On perçoit ensuite l'indépendance de territoires anciennement sous domination coloniale, soucieux de faire rentrer des devises et ouverts à un partenariat avec des propriétaires de navires cherchant une immatriculation moins coûteuse. Enfin, dans le sillage du discours sur le partenariat Nord-Sud, l'ITF affirme pouvoir concilier les intérêts des syndicats occidentaux et ceux des travailleurs du Tiers Monde. La signature de conventions collectives permet à la fois de protéger les marins originaires du Tiers Monde à bord des navires FOC et de redistribuer les fonds générés aux marins européens et au syndicat responsable de la signature des accords³⁷. Cette expérience d'action coordonnée internationale par un organisme non gouvernemental face aux conséquences négatives de la mondialisation est l'une des toutes premières du genre.

³⁷ Entretien avec Rolf Montloup (secrétaire général de la Fédération des officiers de la marine marchande, CGT), Le Havre, 2011.

Identités et représentations

« CELUI QUI N'EST PLUS BON À RIEN SUR TERRE PEUT
TOUJOURS DEVENIR MARIN¹ » : MÉTIER ET IDENTITÉS DU
MARIN EN ALLEMAGNE DURANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Constance Margain
ZZF Potsdam / Université du Havre

La mer rend libre. Cette légende tissée autour du métier de marin² fait partie d'un capital culturel, source de prestige, central dans la formation d'une identité professionnelle. Elle est constituée d'histoires inventées ou non, d'événements et de voyages, d'aventures et de lieux exotiques, de peuplades rencontrées et de mets goûtés, mais aussi de la force du marin dont le caractère rugueux cacherait une grande générosité. Or, le marin n'est pas un voyageur impénitent.

Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, universitaires à Brême, citant Hermann Melville, Joseph Conrad ou Henri Quéffelec, notaient l'invention du romantisme du voyage en bateau au moment de l'industrialisation³. Cette représentation du métier de marin a été concomitante des critiques portant sur l'industrialisation dans la marine. À l'époque de l'utilisation de la vapeur puis du diesel⁴, le marin travaillait avant tout au service d'une « machine

- 1 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität. Die Gewerkschaft der Seeleute, Binnenschiffer und Hafenarbeiter und die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) im Widerstand gegen den Nationalsozialismus*, Kassel, Klartext, 2001, p. 64 : « *Wer nichts mehr taugt auf Erden, kann noch immer Seemann werden* » (dicton populaire allemand).
- 2 Nous abordons uniquement le métier de marin dans la marine marchande allemande.
- 3 Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung [De la voile à la vapeur. Histoire sociale de la marine marchande allemande au temps de l'industrialisation]*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 1996. L'ouvrage est considéré comme un classique sur le sujet pour les recherches sur les aspects techniques du fonctionnement du bateau et par l'apport de nouvelles sources historiques. Hermann Melville signa avec *Moby Dick* un roman d'aventures et d'introspection. Joseph Conrad a été mousse puis capitaine et il est considéré comme un auteur de « romans de mer », ce qu'il a réfuté. Son expérience professionnelle a été la matière de nombre de ses romans. Pour Henri Quéffelec, voir, par exemple, *Je te salue, vieil océan*, Paris, Plon, 1968.
- 4 Maurice Duron, *Le Dictionnaire des bateaux. Les bateaux du monde entier et de tous les temps*, Toulouse, Éditions Milan, 2000. En 1912 apparut un nouveau moteur marin, le diesel, qui offre des performances supérieures pour des coûts moins élevés. La vapeur était menacée. Après la première guerre mondiale, les flottes abandonnèrent peu à peu la chaudière au profit du diesel. Cette fois, la vapeur était condamnée.

nageante⁵ », une usine en mouvements faisant escale pour un temps plus ou moins long dans des ports⁶.

Au cours des deux derniers siècles, la figure du marin s'est popularisée. Sa représentation devint celle d'un homme fort, bon camarade, libre – la mer comme seul horizon – et sauvage – pour anti-bourgeois –, mais aussi exploité, souffrant, dominé par le capitaine et engoncé dans une hiérarchie stricte, reflet de l'organisation sociale sur terre⁷. Comment lier ces représentations sociales aux réalités de ce métier en Allemagne pendant l'entre-deux-guerres ?

L'Allemagne n'a jamais été considérée comme une nation maritime de par sa géographie⁸ : les régions côtières sont restreintes comparées à l'arrière-pays fluvial. Après la première guerre mondiale, le trafic maritime marchand se concentra principalement autour de deux compagnies qui fusionnèrent en mars 1930 pour donner l'HAPAG-LLOYD Union⁹. La compagnie gérait alors environ 2/3 du tonnage maritime allemand¹⁰. À cette même date, la part

- 5 B. Traven, *Das Totenschiff. Die Geschichte eines amerikanischen Seemanns*, Berlin, Verlag Tribüne, 1957, p. 1 : « *So ein modernes Frachtschiff ist gar kein eigentliches Schiff mehr. Es ist eine schwimmende Maschine. [...] Die Romantik der Seegeschichten ist längst vorbei. Ich bin auch der Meinung, dass solche Romantik nie bestanden hat. Nicht auf den Segelschiffen und nicht auf der See. Diese Romantik hat immer nur in der Phantasie der Schreiber jener Seegeschichten bestanden* » (« Un tel cargo moderne n'est plus vraiment un bateau. C'est une machine qui nage [...]. Les histoires maritimes romantiques n'existent plus depuis longtemps. Je pense d'ailleurs que ce romantisme n'a jamais été réel. Ni sur les bateaux à voiles, ni sur la mer. Ce romantisme a existé uniquement dans l'imagination des écrivains de romans de mer »).
- 6 Cette conception du travail du marin contredit l'interprétation du sociologue Erving Goffman qui considérait le bateau comme une « institution totale ». Pour une critique conséquente de l'utilisation de ce concept sur les bateaux, voir Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 2004, p. 17-22.
- 7 Timo Heimerdinger, *Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003)*, Köln, Böhlau Verlag, 2005. Il s'agit d'une thèse en anthropologie culturelle sur le métier de marin en Allemagne.
- 8 Alfred von Tirpitz, amiral allemand (1849-1930), a écrit dans ses mémoires à propos de l'Allemagne : « *You are not a seagoing nation* » (cité dans Volker Plagemann [dir.], *Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich*, München, Verlag C.H. Beck, 1988, p. 9). Le développement de la marine allemande entendue comme la pêche, le commerce maritime international, la flotte de guerre, les cargos, les bateaux de passagers, les chantiers navals, commença avec la fondation du Deuxième Reich. Ce développement fut concomitant de la création unifiée de l'Allemagne. Auparavant, les coûts d'un tel développement maritime n'avaient pu être portés par des régions isolées, trop concentrées sur leurs arrière-pays fluviaux.
- 9 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, vol. 1, *Chronik und Wertung der Ereignisse in Schiffahrt und Schiffbau*, Oldenburg, Verlag Gerhard Stalling, 1974, p. 130-134.
- 10 Hartmut Rübner, *Konzentration und Krise der deutschen Schiffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus*, thèse non publiée, Universität Bremen, 2003, p. 8.

allemande dans le tonnage international était de 6,1 % alors qu'elle avait été de 0,7 % en 1920 et de 11 % en 1914¹¹. Ces bons résultats s'étiolèrent rapidement entre 1931 et 1933. La crise économique se fit ressentir très durement dans le monde maritime allemand. En 1932, il y avait par exemple 100 000 chômeurs dans le port de Hambourg¹² et, fin 1932, 24 000 marins étaient au chômage en Allemagne. En avril 1932, 34,8 % de la flotte marchande ne travaillait plus, soit 460 bateaux. L'activité était encore faible en décembre 1932 : 303 bateaux restaient dans les ports ce qui représentait 26,5 % du tonnage total du pays¹³.

Sous le régime nazi, la situation sociale des marins ne s'améliora guère jusqu'au 1^{er} novembre 1937. À cette date, les salaires furent augmentés face au danger politique d'une insatisfaction devenue générale dans la marine¹⁴. Ils restèrent néanmoins inférieurs à ceux de 1929, année qui représenta un tournant après quelques années d'accalmie économique en Allemagne qui avaient permis d'améliorer les conditions de travail des marins¹⁵.

La crise économique, dont les répercussions se firent sentir principalement à partir de 1931, mit fin à certains acquis sociaux. Finalement, les conditions de travail et de vie des marins jusqu'en 1939 furent très mauvaises, bien que le 1^{er} septembre 1939 la marine marchande allemande fût à son plus haut niveau d'activité depuis la première guerre mondiale et occupât la 5^e place mondiale¹⁶.

Le métier de marin en Allemagne dans l'entre-deux-guerres suivit donc les vicissitudes d'un pays en proie à une crise économique, mais aussi et surtout sociale et politique¹⁷, sans précédent. Pour le comprendre, nous avons choisi d'analyser la vie du marin sur mer puis sur terre, et enfin les revendications syndicales de certains d'entre eux.

- 11 Arnold Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, Hamburg, Ernst Kabel, 1989, p. 10 : en 1930, le tonnage maritime international pour la Grande-Bretagne était de 29,5 %, de 5,1 % pour la France, de 19,2 % pour les États-Unis et de 39,5 % pour les autres pays.
- 12 Sandra Engel et Sven Tode, *Hafen Stadt Hamburg, Von der Alster an die Elbe. Hafentwicklung im Strom der Zeit*, Hamburg, Verlag Hanseatischer Merkur, 2007, p. 85-93. Ce chiffre prend en compte le chômage de l'ensemble des gens de la mer, et non pas seulement des marins.
- 13 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, *op. cit.*, p. 155-157.
- 14 Peter Kuckuk, « Seefahrt unter dem "Hungerhaken". Die Bemühungen der Nationalsozialisten um die politische Organisierung der deutschen Seeleute », *Deutsches Schifffahrtsarchiv. Zeitschrift des Deutschen Schifffahrtsmuseums*, n° 21, 1998, p. 102.
- 15 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, *op. cit.*, p. 105-108.
- 16 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, *op. cit.*, p. 18.
- 17 Pour une analyse pertinente de cette crise et l'histoire de cette première République allemande, voir le travail de l'historien Detlev Peukert, *Die Weimarer Republik. Krisenjahre der klassischen Moderne*, Frankfurt/Main, Suhrkamp, 1987 ; trad. fr. *La République de Weimar, années de crise de la modernité*, trad. de l'allemand par Paul Kessler, Paris, Aubier, 1995.

À bord

Le terme de *marin* recouvrait différents métiers¹⁹. L'introduction du bateau à vapeur pour les transports de marchandises fit apparaître un nouveau corps de métier. La division entre marins du pont et des machines reflétait son évolution. Pour faire fonctionner les machines, des compétences étaient nécessaires dont on n'avait pas eu besoin sur les bateaux à voile. À côté du personnel du pont se trouvaient les hommes du feu – *Feuerleute* –, le chauffeur – *Heizer* – et le soutier – *Trimmer*.

184

Au niveau des machines, le soutier devait fournir au chauffeur la quantité suffisante de charbon pour la chaudière. Le chauffeur maintenait la chaleur en évitant de faire de la fumée. Sur les bateaux à vapeur, il s'occupait avant le premier quart de nettoyer les cendres pendant trente à quarante minutes. Dans certains cas, ces ouvriers n'étaient pas considérés comme des marins à proprement parler par les autres matelots. Ils étaient souvent peu aimés puisque en rivalité directe avec eux²⁰. Ces derniers les nommaient *intrus* ou *noirs*²¹. Il fallait avoir été douze mois soutier avant de devenir chauffeur, sauf si le soutier avait une formation dans la métallurgie. Après deux ans de travail, les chauffeurs pouvaient conduire comme chefs des chauffeurs – *Oberheizer*. En dessous, on trouvait d'autres métiers subalternes comme le marin qui nettoyait la chaudière – *Kesselreiniger* – ou celui qui allait chercher le charbon – *Kohlenzieher*.

Sur le pont, le marin s'occupait principalement du drapeau, de l'ancrage, aidait pour le chargement/déchargement des marchandises, et signalait l'arrivée du bateau dans le port par le sifflement ininterrompu de la vapeur. Il pouvait être secondé par un mousse. Les métiers de bouche et de service se déclinaient aussi selon l'ancienneté, la formation initiale et la taille du bateau, son activité : on pouvait passer d'assistant-cuisinier à cuisinier en chef, boucher, boulanger, charpentier, de steward à steward en chef, etc.

Pour « les hommes du feu » les conditions de travail étaient physiquement et psychologiquement très éprouvantes : l'espace était restreint, l'activité dure, la chaleur étouffante. Comme pour le mineur, le métier était dangereux, précaire. Même malade ou blessé, le marin ne pouvait interrompre son travail. Dans ce

18 Extrait d'une chanson de l'acteur et chanteur allemand Hans Albers (1891-1960), cité dans Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje. Seemannsleben an Bord*, Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2004, p. 111.

19 *Der Schiffsjunge, der Leichtmatrose, Der Matrose (der Seemann), der Bootsmann, der Zimmermann, der Segelmacher*.

20 Jürgen Rath, « Heizer und Trimmer », dans Volker Plagemann (dir.), *Übersee*, op. cit., p. 265.

21 Timo Heimerdinger, *Der Seemann*, op. cit., p. 67.

cadre, les désertions se multipliaient. Une étude effectuée au début du xx^e siècle montrait un taux du suicide élevé chez les soutiers²². Ce taux resta préoccupant jusqu'en 1929 malgré de meilleures conditions de travail²³. Le phénomène était tel que ces suicidés étaient désignés sous le nom générique de « disparus sans trace du bord²⁴ ». Le travail dans les soutes des bateaux ressemblait souvent à ce que l'on pouvait s'imaginer de pire dans le développement du travail industriel, et ceci jusqu'à l'utilisation du diesel.

L'introduction de ce dernier fit que le métier de soutier disparut peu à peu ; le rôle de chauffeur devint celui de contrôleur de machines. Jusque dans les années 1970, le travail du marin était régulé nationalement. La culture du travail était ritualisée et traditionnelle²⁵. Les perspectives pour évoluer sur un bateau étaient faibles. Après cinq ans d'activité, un chauffeur pouvait prétendre à une formation dans une école spécialisée afin d'obtenir un brevet de mécanicien.

La discipline et la hiérarchie faisaient partie de la vie à bord. Le capitaine possédait une grande autorité et le marin devait lui obéir. Ce fonctionnement s'expliquait par le fait que d'une personne dépendait la survie de tous. Cette hiérarchie dessinait une distanciation sociale à l'intérieur de l'équipage qui était aussi présente sur terre. Les ordres étaient donnés du haut vers le bas, du pont aux machines. Les réglementations qui se succédèrent tout au long du xix^e siècle, aboutirent à contractualiser les rapports entre les officiers et les marins par l'intermédiaire des pouvoirs publics²⁶. La désertion était punie non pas par des sanctions administratives mais par une cour criminelle²⁷. Cependant, le temps passé sur mer, des semaines ou même des mois entiers, ne permettait pas l'intervention de la police ou de juges. Une résistance passive comme le refus de dire à haute voix les consignes pour manœuvrer le bateau pendant la nuit²⁸, permettait au marin d'affirmer une distance – signe qu'il n'acceptait pas une soumission aveugle vis-à-vis de la hiérarchie en place.

22 *Ibid.*, p. 68.

23 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, *op. cit.*, p. 107.

24 « *spurloses Verschwinden von Bord* » (*ibid.*).

25 Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Arbeit auf See*, *op. cit.*

26 « *The personal bond between master and sailor was replaced by a contract to serve "the ship", the regulations of which were controlled by public authority* » (Heide Gerstenberger, « The Disciplining of German Seamen », *International Journal of Maritime History*, vol. 13, n° 2, décembre 2001, p. 37-50, ici p. 40).

27 « *Seamen worked under a disciplinary regime imposed by public authorities, and from the mid-nineteenth century cases of disobedience, as well as the act of jumping ship—which now not coincidentally became known under the military term "desertion"—was not only sanctioned by administrative regulations which led to deduction from wages but also by criminal law* » (*ibid.*, p. 44).

28 *Ibid.*, p. 48.

Pour autant, seul un groupe restreint refusait les aléas de ce métier. Beaucoup restaient pour un temps assez long en mer et en étaient fiers. Le voyage, les découvertes représentaient une des motivations principales de l'exercice de ce métier. C'était, après tout, un des plus libres sous le Troisième Reich. À cette époque, et jusqu'en 1957²⁹, la réglementation fut la même pour tous, consignée dans le *Seemannsordnung*.

Le *Seemannsordnung*³⁰

186

La réglementation du métier de marin existait depuis le XIII^e siècle, à Hambourg par exemple³¹. À la suite de la fondation de l'Empire allemand en 1871, des lois communes apparurent en 1872. Alors que la marine prenait une importance politique grandissante dans l'Allemagne wilhelmienne³², une nouvelle réglementation pour les marins entra en vigueur en 1902 : le *Seemannsordnung*. Cette réglementation concernait le temps du contrat de travail, le temps de présence à bord, la permission d'aller à terre, la discipline, l'obéissance et le ravitaillement. Elle ne régula pas les salaires.

Un certain nombre d'articles du *Seemannsordnung* relevait de l'obéissance et de la discipline à bord, comme par exemple les articles 95 ou 100 à 109. Le refus d'obéir ou toute autre atteinte au bon fonctionnement du bateau allait de la simple amende à l'envoi en prison pour une durée de quatorze jours à cinq ans, comme pour les cas de résistance collective (article 105). L'article 101 menaçait de trois ans de prison les coupables de mutinerie et interdisait de fait la grève sur les bateaux³³. Cet article fut modulé après la seconde guerre mondiale³⁴.

L'autre intérêt principal de cette réglementation portait sur le temps de travail. Or, le *Seemannsordnung* introduisait des heures supplémentaires par un système de quart qui fut haï et longtemps critiqué par les marins eux-mêmes et leurs syndicats. Ce système avait pris le nom de *Zehn und Drei-Wache*³⁵. Il ne s'agissait rien de moins que d'introduire des heures supplémentaires à des journées de travail de douze heures (article 36). À la base, le travail sur un bateau se divisait

29 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 79.

30 Cette réglementation ne prenait pas en compte le possible travail des femmes à bord. Toute présence féminine était par ailleurs strictement interdite : voir Jürgen Rath, « Seeleute an Bord », dans Volker Plagemann (dir.), *Übersee*, op. cit., p. 256.

31 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 75.

32 Voir les articles 53, 54, 55 de la Constitution de l'Empire germanique, 16 avril 1871.

33 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 129.

34 Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten: Syndikalismus in der Schifffahrt bis in die 1930^{er} Jahre », *Archiv für die Geschichte des Widerstandes und der Arbeit*, Bochum, Germinal, 2001, p. 212.

35 « Dix et trois quarts ».

de la sorte : le travail régulier, le travail en cas de danger – mer agitée, feu dans les machines, etc. –, les travaux urgents et les petits travaux quotidiens. Le problème était de savoir quel travail correspondait exactement à chaque catégorie. L'interprétation de ces règles divisa armateurs et syndicats tout au long de l'entre-deux-guerres.

Le problème avec l'introduction des heures supplémentaires était qu'en cherchant à réguler le travail, le temps d'activité augmentait officiellement. Il n'y avait pas de jour férié sur un bateau, ni de dimanche (article 38). Les départs tôt le matin ou tard le soir rajoutaient des heures de travail non comptabilisées. Pour éviter des journées de travail dépassant un certain seuil d'heures, une convention collective signée le 15 août 1922 spécifia qu'à chaque départ ou arrivée de bateau, la journée de travail ne devait pas dépasser neuf heures. En cas de dépassement, les heures supplémentaires devaient être payées.

L'article 35 mentionnait que le travail était réduit à dix heures par jour dans le port où le dimanche était libre (article 37) sauf pour les quarts, les trajets à terre et le service de cuisine. Le travail se réduisait à huit heures sous les Tropiques (article 37). L'article 8 indiquait qu'il devait y avoir deux pauses, entre 10 h et 12 h et entre 15 h et 18 h, sauf en cas de travail urgent. Mais les quarts pouvaient être différents selon le type du bateau. Par exemple, il existait trois quarts sur les paquebots et le travail était de huit heures par jour.

Dans ce système de travail par roulement, la question était de savoir comment user de son temps de liberté, de « non activité », alors que le marin ne quittait pas son lieu de travail³⁶. De fait, le marin n'avait pas de temps libre. L'unité de lieu entre le travail et sa « maison » le rendait tout le temps disponible. Par là même, le marin pouvait aider à d'autres tâches. Donc son métier était fondamentalement différent de celui d'un ouvrier à terre cantonné dans une activité unique et contrôlé pour cela. Le contrôle nécessaire pour faire fonctionner le bateau et la stricte obéissance n'édulcoraient pas l'aspect informel du travail du marin sur un bateau. Cette entraide, qui était surtout valable en cas de coup dur, de météorologie difficile³⁷, était aussi réglementée. L'article 34 du *Seemannsordnung* en 1902 indiquait que le marin devait tout faire sur un bateau. Tout refus d'accomplir une tâche était puni. Peu à peu la division du travail se développa, particulièrement sur les bateaux avec passagers.

36 Wilhelm Aubert et Arner Oddvar, « On the social Structure of the Ship », *Acta sociologica*, vol. 3, 1958, p. 200-219.

37 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 111.

Le bateau était bien une usine comme une autre qui disposait de deux directions : sur terre – les compagnies d’armateurs – et sur mer – le capitaine et les officiers. Les vagues, le vent menaçaient l’équipage en permanence et l’arrivée à bon port était une nécessité vitale. À ces particularités se rajoutait la vie en commun dans des espaces restreints pendant un temps assez long, où se mêlaient lieu de vie et de travail. Ces aspects dessinaient une culture particulière³⁸, qui permettait une identification à son métier par une certaine appropriation de l’espace et des outils de son travail.

ENTRE TERRE ET MER : LA VIE DES MARINS ALLEMANDS AU TEMPS DE LA GRANDE DÉPRESSION

Sur terre

188

Jusqu’au XIX^e siècle, la navigation était liée aux activités saisonnières de l’agriculture. Le travail commençait en février et se terminait en novembre. Les marins restaient trois mois dans leur famille, ce qui leur permettait de garder un contact avec leurs régions. Peu à peu les voyages devinrent plus longs, ou plus exactement les retours au port d’origine se firent moins fréquents. Cela eut pour conséquence qu’être à terre devenait un moment à part et unique pour le marin. Cette dichotomie mer/terre a entraîné une représentation partielle du marin par ceux qui n’exerçaient pas ce métier³⁹.

À l’origine, les marins allemands se recrutaient dans les populations paysannes des régions côtières. Lorsque l’industrialisation toucha la navigation maritime, les logiques géographiques de recrutement évoluèrent : en 1934, 30 % des marins venaient de villes portuaires, 60 % de l’Allemagne en général⁴⁰. C’était une population jeune, mais plus une population très jeune comme au début du siècle. Dans les années trente, l’engagement se situait autour de vingt ans et durait jusqu’à trente ans. C’était souvent des jeunes gens robustes et courageux, car le métier était dangereux. Beaucoup avaient arrêté l’école et n’avaient d’autres solutions que de devenir marin. Ils venaient de maisons désolées où la famille était inexistante. De fait, les marins plus âgés étaient les cuisiniers et les stewards sur des bateaux pour passagers dont le statut social tout comme le salaire étaient différents de ceux de leurs collègues sur les bateaux de cargaison.

Dès qu’il se mariait, le marin partait travailler sur terre pour des raisons compréhensibles de vie commune mais aussi parce que son salaire était faible. À terre, quelques-uns devenaient épiciers, marchands de fruits, de légumes ou de

38 Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Arbeit auf See*, op. cit., p. 25.

39 Timo Heimerdinger, *Der Seemann*, op. cit., p. 77.

40 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, op. cit., p. 62.

lait⁴¹. La majorité devenait docker. Le docker partageait beaucoup d'expériences avec le marin. Dans les deux cas, le métier était précaire, et leur sociabilité se situait dans le port principalement, c'est-à-dire à la fois dans un monde clos et ouvert sur les autres cultures.

Le marin était perçu comme un homme à part, en dehors de la société. Le métier l'isolait, les règles du bord sur le bateau n'ayant pas cours sur terre. Devenir marin était donc le métier de la dernière chance. Le groupe disposait d'un prestige social faible. Cependant, la dichotomie mer/terre, cette tension entre d'une part le travail sur mer et la vie sur terre, et d'autre part les représentations du métier, était un point de cristallisation important pour l'interprétation d'exploits imaginaires⁴². Depuis l'Antiquité, le marin était source de création littéraire et artistique à cause de son mode de vie particulier.

Dépenser son salaire

Le marin était souvent associé à la fréquentation des quartiers de plaisirs. Cette représentation ne prenait pas en compte ceux qui par peur de se faire escroquer dans des ports étrangers, anciens marins, restaient à bord pour le quart ou thésaurisaient leur argent. Néanmoins, le rapport à l'argent du marin était biaisé par le fait qu'il ne dépensait rien sur le bateau. Arrivé en port étranger, l'argent pouvait avoir subitement moins d'importance. La valeur des échanges n'était pas la même que dans le pays d'origine. Économiser semblait dérisoire car les conditions du voyage rendaient l'arrivée incertaine. Ne connaissant personne dans le port, étranger à la langue, le meilleur moyen de passer le temps pour un marin lors d'une escale, semblait bien être celui de s'amuser sans compter. Ce mode de vie fit que les ports développèrent des quartiers, sinon réservés, du moins fréquentés en grande majorité par les marins, formant une ville dans la ville.

À Hambourg, les marins se retrouvaient dans le quartier de Sankt Pauli et plus précisément dans la célèbre rue *Reeperbahn*⁴³. Le quartier de Neustadt, proche de Sankt Pauli, était connu dans les années vingt pour la radicalité politique de ses habitants⁴⁴, mais aussi pour sa délinquance et sa prostitution. Le marin pouvait danser entouré de manèges tournoyants, de carrousels aux

41 Johannes Biensfeldt, « Der Hamburger Hafearbeiter », dans *Hamburger Sozialpolitik. Festgabe der Hamburger Ortsgruppe der Gesellschaft für Soziale Reform für die X. Hauptversammlung*, Hamburg, [Hartung & Co.], 1927, p. 109.

42 Timo Heimerdinger, *Der Seemann*, op. cit., p. 46.

43 Rue de la corde : rue où l'on fabriquait la corde pour les bateaux.

44 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, op. cit., p. 70-71. Le quartier de Neustadt était appelé « petite Moscou » car c'était une citadelle du KPD. Le KPD obtint en novembre 1932, pour les élections du Reichstag, 41% des voix à Neustadt et 38,6% à St Pauli, contre 16,8% à l'échelle du pays.

sièges suspendus au son de musiques sonores et de musiciens de rue, manger près d'un stand de tir ou d'un salon de massage, crier dans un train fantôme avant de boire une bière accompagné d'une jolie demoiselle⁴⁵.

Le salaire

En 1929, un *Trimmer* – soutier – gagnait 112 marks et un *Heizer* – chauffeur – 143 marks ; en 1934-1935, un chauffeur gagnait 110 marks par mois. Le salaire moyen d'un ouvrier en Allemagne en 1930 était de 122 marks⁴⁶. Ce salaire permettait à une famille de quatre personnes de vivre avec 1,5 marks pour la nourriture par personne et par jour, après avoir réglé les dépenses courantes – loyer, gaz, électricité –, un pain d'un kilo valant 0,3 marks⁴⁷. Cela plaçait sans surprise le marin et sa famille dans la frange pauvre de la population. Plus encore, les salaires allemands étaient trois à quatre fois plus faibles que ceux des marins anglais et américains – plus élevés que ceux des marins norvégiens cependant. Un marin n'avait donc pas les moyens d'entretenir une famille correctement.

190

De petits larcins compensaient ces faibles salaires. Cela pouvait être le transport illégal de passagers, la contrebande. C'était le cas pour certains marins allemands qui vivaient à Anvers après 1933. Ainsi, le marin communiste allemand Kurt Lehmann vivait de ventes illégales d'anis du Portugal et d'eau de lavande de Grande-Bretagne. Il plaçait des passagers illégaux qui voulaient partir en Grande-Bretagne ou en Amérique⁴⁸ sur des bateaux tout en militant pour l'Internationale des gens de la mer – syndicat communiste – et plus tard l'International Transport Workers' Federation (ITF). C'est ainsi qu'il put vivre en tant qu'immigré.

L'industrialisation dans la marine

Les salaires étaient très bas par rapport à celui d'un ouvrier à terre. Or, le temps de travail était irrégulier. Il rallongea, et les jours de congés raccourcirent tout comme l'argent des repas. Les équipages furent réduits, les qualifications revues à la baisse lors du recrutement. Même le temps dans les ports étrangers fut écourté. Il était de toute façon de plus en plus court, en lien avec les progrès techniques.

L'industrialisation n'a pas représenté uniquement une mécanisation du travail, mais aussi un changement dans l'organisation sociale. Ces nouvelles conditions

45 Timo Heimerdinger, *Der Seemann*, op. cit., p. 77.

46 Lionel Richard, *La Vie quotidienne sous la République de Weimar (1919-1933)*, Paris, Hachette, 1983, p. 276.

47 *Ibid.*

48 Berlin, archives fédérales (désormais BArch), Z/C II 20, Band 2.

techniques déterminèrent les structures sociales du bateau, qui étaient moins imprégnées par la spécificité de l'espace que par les règles des conditions de travail, la spécificité de l'utilisation du bateau, l'organisation générale des transports maritimes et les pratiques sociales de l'équipage⁴⁹.

Il y avait une différence marquée entre les officiers et les équipages. Les officiers avaient un salaire fixe et restaient douze mois de suite au service du même armateur. Pour l'équipage, le salaire était pour un temps déterminé, le délai de licenciement de 48 heures⁵⁰. Cela voulait dire qu'après chaque voyage, le marin devait généralement se chercher un nouveau bateau.

Le refus d'autoriser les sorties à terre alors que le bateau était à quai, acté dans le *Seemannsordnung* de 1902, s'expliquait non seulement par un souci de sécurité, mais aussi par la hantise du capitaine de devoir faire remplacer un membre de l'équipage. Ce refus souffrait de nombreuses exceptions. Le métier de marin se caractérisait par une grande instabilité professionnelle qui était aussi liée aux modes de recrutement⁵¹.

Le recrutement : clé du métier de marin

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, le *Heuerbaas* – le recruteur – s'occupait de l'embauche des marins auprès des compagnies. Il était payé par le marin pour obtenir un travail. Seulement, le *Heuerbaas* en question possédait souvent un café, une pension, où le marin pouvait et souvent devait dépenser son salaire en attendant le départ. De là à ce qu'un *Heuerbaas* peu scrupuleux l'empêchât de partir en lui proposant de lui faire crédit, il n'y avait qu'un pas, souvent franchi.

Suite à différentes lois et à la grande grève des marins et dockers dans le port de Hambourg en 1896-1897, ces pratiques n'eurent plus cours et, en janvier 1919, les bureaux de paies ou *Heuerbüro* étaient les intermédiaires principaux entre les marins et les compagnies⁵². Cela n'empêchait pas des recrutements dans les bars. La décision de savoir qui travaillait, pour combien de temps et sous quelles conditions restait une question de pouvoir à l'intérieur de l'industrie maritime et donc une problématique au cœur des revendications syndicales.

49 HeideHeide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Arbeit auf See*, op. cit., p. 19.

50 Vilhelm Aubert et Arner Oddvar, « On the social Structure of the Ship », art. cit., p. 201 : les auteurs précisent qu'il existait une échelle de salaire large et très précise sur les bateaux – l'étude portait sur des bateaux principalement norvégiens.

51 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, op. cit., p. 70.

52 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 43 et 58-70. Le problème demeura pour les marins des pays colonisés.

SYNDICALISME ET ÉVOLUTIONS DES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LA MARINE PENDANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES EN ALLEMAGNE

Le syndicalisme sous la République de Weimar

Le développement de l'activité syndicale augmenta à la fin de la première guerre mondiale. Le nombre d'adhérents confondus passa de 2,8 millions à la fin 1918 à 7,3 millions à la fin 1919 pour ne pas cesser de fluctuer selon les conditions économiques et politiques du pays.

192 Les syndicats et les partis allemands principaux s'unirent contre le putsch de Kapp en mars 1920 lors d'une grève générale. Elle permit de faire échouer la prise de pouvoir des partisans antirépublicains allemands. L'inflation, les conséquences de la fin de la guerre – les réparations – ne permirent pas aux syndicats de mener des luttes efficaces. Mais cela n'empêcha pas les grèves qui furent nombreuses entre 1920 et 1923. Elles portaient sur les salaires mais aussi la journée de huit heures mise sur la sellette par les entrepreneurs – acquis important de la révolution de novembre 1918.

Lors de l'occupation de la Ruhr par les forces françaises en janvier 1923, alors que l'Allemagne contrainte de payer les dommages de guerre, ne remplissait pas les conditions du Traité de Versailles, une étroite coopération se mit en place entre le gouvernement, les autorités et les syndicats pour appuyer la résistance passive contre le gouvernement français.

La période après 1923 et jusqu'en 1929 ne vit pas l'embellie du nombre d'adhésions dans les syndicats libres⁵³ des années 1918-1920. Du 29 octobre 1929 à la fin amère en mai 1933, le principal combat syndical porta non seulement sur la lutte contre le chômage mais aussi contre la baisse des salaires dans un pays régi à coup de loi-décret. En 1932 le bilan était catastrophique. Les pratiques politiques dépréciaient les apports des conventions collectives sur les salaires, la protection sociale et les aides aux chômeurs et mettaient à mal la position des syndicats. Si, en 1931, les élections aux conseils d'entreprises eurent lieu⁵⁴, elles furent suspendues en 1932 et en 1933.

53 *Freien Gewerkschaften* : en Allemagne, syndicats d'orientation social-démocrate.

54 « [...] l'article 165 de la République de Weimar reconnaissait la négociation collective entre organisations d'employeurs et de salariés et leur compétence en matière de conditions de salaire ou de travail. De même, la reconnaissance des comités – ou conseils – d'entreprise (*Betriebsräte*) comme représentation interne des ouvriers et employés, réglée par la loi, allait prendre une grande importance politique. La loi sur les comités d'entreprise du 4 février 1920 donna à cet instrument sa forme définitive. [...] Cette loi était vivement contestée jusque dans les rangs de l'aile gauche du SPD, dans les syndicats et le monde ouvrier. Beaucoup y voyaient plus une dilution de l'idée des conseils que sa réalisation. Et pourtant cette loi devient « tout de même au fil des ans un instrument utilisable pour la politique sociale » et, en même temps que d'autres réformes, déjà en partie négociées grâce à la "Communauté

L'étude du syndicalisme dans la marine marchande allemande est circonscrite par certaines problématiques, comme le passage fréquent du métier de marin à celui de docker⁵⁶. Des perspectives internationales sur le sujet permettent d'approfondir certaines thématiques⁵⁷. Dans le cas du personnel des machines allemand, certains marins avaient travaillé en usine avant de partir en mer. Ils étaient plus politisés et plus syndicalisés que leurs prédécesseurs dans un contexte de revendication aigue à la fin de la première guerre mondiale. Les morts – environ 22 000 marins dans la marine marchande –, l'attente de changements au niveau des salaires, des lois sociales aiguïsaient les esprits.

Cependant, des questions pratiques, comme la distance importante avec le siège des armateurs, empêchaient de régler les problèmes rapidement, ou la division du travail à l'intérieur du métier de marin retardait un développement important du syndicalisme. Les divisions professionnelles – il en existait d'autres sur le bateau⁵⁸ – ne permettaient pas une représentation syndicale unique, sans évoquer la contrainte de devoir passer par l'intermédiaire de délégués du personnel pour revendiquer des droits sur une machine flottante⁵⁹.

Nonobstant ces obstacles et le fait que, contrairement aux dockers, les marins étaient de manière générale moins bien organisés, ils étaient 40 000 en 1924 à être représentés par des syndicats d'obédiences politiques diverse. Il existait le Deutschen Transportarbeiter-Verbandes qui était lié à l'ADGB, puissant syndicat social-démocrate allemand, le Deutscher Seemannsbund (DSB) de tendance

centrale de travail des employeurs et des salariés de l'industrie et de l'artisanat allemand" constituée le 15 novembre 1918 – par exemple l'instauration de la journée de 8 heures et des conventions collectives –, elle représenta dans les faits un progrès notable pour les salariés » (Horst Möller, *La République de Weimar*, Paris, Tallandier, 2005, p. 153 et 164-165).

55 Pour un bilan des années 1890-1914 sur le syndicalisme dans la marine en Allemagne, voir Jürgen Rath, « Gewerkschaftliche Ansätze und der "Seemannsverband" », dans Volker Plagemann (dir.), *Übersee, op. cit.*, p. 268-270.

56 En 1936, à Hambourg, sur 16 000 dockers, 45 à 60 % – selon les activités – avaient été marins. Voir Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit., p. 166.

57 Voir par exemple : Frank Broeze, « Militancy and Pragmatism. An international perspective on maritime Labour, 1970-1914 », *International Review of Social History*, vol. 36, n° 2, 1991, p. 165-200 ; Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit. ; Hartmut Rübner, « The International seamen's organisations after the First World War: Political, professional and national interests in conflict », dans Bob Reinalda (dir.), *The International Transportworkers Federation 1914-1945. The Edo Fimmen Era*, Amsterdam, Stichting beheer IISG, 1997, p. 77-90.

58 La hiérarchie se jouait entre capitaine et officiers, officiers et timonier, timonier et ingénieurs, ingénieurs et personnel des machines, etc.

59 *Der Betriebsrat*.

anarcho-syndicale, l'Arbeitsgemeinschaft Seemännischer Berufsverbände et l'EVSHBD⁶⁰, section allemande de l'ISH, syndicat communiste tardivement fondé en février 1931.

Les premiers syndicats des marins dataient de 1890⁶¹. La grève importante de 1896-1897 dans le port de Hambourg fit prendre conscience de l'importance de s'organiser pour défendre ses intérêts. Le Seemannsverband – syndicat des marins – naquit à ce moment-là et regroupa en 1905 environ 8 000 adhérents. Il y eut deux grèves en 1906 et 1907, portant sur l'augmentation des salaires et le paiement des heures supplémentaires. En 1910, face à la menace des armateurs, le Seemannsverband entra dans le Deutschen Transportarbeiter-Verband (DTAV). Il regroupait alors dans une branche professionnelle 8 269 marins, 16% des équipages sur les bateaux à vapeur.

194

En 1910, l'Union des dockers⁶² s'était aussi unie au DTAV qui prit le nom en 1922 de Deutschen Transportarbeiter-Verbandes. Il existait des branches professionnelles pour les dockers et les marins⁶³. Le DTV était lié à l'ITF⁶⁴. Ce syndicat protégeait les intérêts des marins « blancs » face aux marins des pays colonisés⁶⁵ et l'industrie maritime de guerre allemande⁶⁶.

Du côté de l'anarcho-syndicalisme, le syndicat Deutscher Seemannsbund fut fondé en décembre 1918. Ce syndicalisme révolutionnaire ou anarcho-syndicaliste⁶⁷ luttait contre le capitalisme avec des objectifs révolutionnaires d'action directe. Le DSB entra dans le FAUD – Freie Arbeiter-Union Deutschlands – en décembre 1920 et prit le nom de Deutscher

60 *Einheitsverband der Seeleute, Hafenarbeiter, Binnenschiffer Deutschlands*. Ce syndicat organisa une grève de marins allemands durant l'automne 1931 dans les ports soviétiques. Une thèse a été rendue sur ce syndicat par l'auteur. La soutenance est prévue en septembre 2014 à l'université du Havre.

61 Verein der Heizer und Trimmer von Hamburg et Seemanns-Verein zu Hamburg.

62 Les premiers à se syndicaliser à Hambourg furent les petits groupes professionnels, ouvriers réguliers des entrepôts, des quais de l'État et acconiers de Hambourg. Ils souhaitaient se défendre contre les mesures des employeurs et les prétentions des ouvriers moins privilégiés. Les dockers s'organisèrent donc dans le premier syndicat socialiste de la ville en 1886, le Hafenarbeiterverband.

63 Klaus Weinbauer, *Arbeitsvermittlung, Arbeitsalltag, Arbeitskämpfe. Sozialgeschichte der Hamburger Hafenarbeiter 1914-1933*, Paderborn, Universität Hamburg, 1994, p. 164.

64 Sigrid Koch-Baumgarten, *Gewerkschaftsinternationalismus und die Herausforderung der Globalisierung. Das Beispiel der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF)*, Frankfurt/New York, Campus Verlag, 1995.

65 Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit., p. 190.

66 Hartmut Rübner, « The International seamen's organisations after the First World War », art. cit., p. 78.

67 *Syndicalisme révolutionnaire* se traduit en allemand par *Syndikalismus* ou *Anarcho-syndikalismus*. *Syndicalisme non révolutionnaire* se traduit par *Gewerkschaftsbewegung*.

Schiffahrtsbund⁶⁸. Le FAUD était la principale organisation syndicale révolutionnaire, fondée en 1919 et proche de l'aile gauche du KPD⁶⁹.

Le DSB compta jusqu'à 26 000 adhérents, surtout des marins, mais aussi des mariniers⁷⁰. Il rassembla dès 1918 des marins chômeurs et ceux exclus de la marine de guerre allemande. Il sortit du FAUD pour adhérer au Profintern en mai 1922⁷¹ avant de finalement se dissoudre en 1926 dans le DTV. Ces divisions étaient dues à une grande insatisfaction suite à l'échec de l'insurrection de Hambourg de 1923⁷² et à l'inflation galopante.

Le DSB s'inspira de l'organisation américaine révolutionnaire des IWW – Industrial Workers' of the World. L'idée était de créer un grand syndicat – « *one big union* » – pour organiser une grève mondiale afin d'égaliser à un niveau global les conditions de travail et les salaires. Ce projet était porté, entre autres, par le syndicaliste Tom Barker⁷³. Le projet stagna bien qu'il ait rassemblé plus de 100 000 adhérents de par le monde.

L'idée d'une Internationale de marins échoua donc au début des années vingt. Mais l'Internationale syndicale communiste, le Profintern, reprit certaines des idées du mouvement. Il fonda des cellules communistes sur les bateaux, des maisons de marins – interclubs – en Allemagne et dans le monde et en 1930 le syndicat l'Internationale des marins et dockers (ISH) dont le siège était l'interclub d'Hambourg. Ces initiatives prirent fin avec la dissolution du Profintern en 1937.

La politique sociale et le syndicalisme minés par les crises

Dès octobre 1918, les pourparlers reprirent entre les représentants des syndicats dits libres de différentes branches industrielles⁷⁴. La révolution de

68 Hartmut Rübner, *Freiheit und Brot. Die Freie Arbeiter-Union Deutschlands. Eine Studie zur Geschichte des Anarchosyndikalismus*, Berlin/Köln, Libertad Verlag, 1994, p. 106. Le nom exact était : Deutscher Schiffahrtsbund D.S.B. Einheitsbund aller im Schiffahrtsgewerbe und verwandten Berufen beschäftigten Arbeitnehmer (FAUD).

69 Hans-Manfred Bock, « Anarcho-syndicalism in the German Labour Movement: A Rediscovered Minority Tradition », dans Thorpe Wayne et Marcel Van Der Linden (dir.), *Revolutionary Syndicalism. An International Perspective*, Adlershot, Scolar Press, 1990, p. 59-79.

70 Hartmut Rübner, *Freiheit und Brot*, op. cit., p. 108 et 112 : le nombre tomba à 2 000 pendant l'été 1920 et remonta à 6 500 en août 1921. En mai 1922, le syndicat comptait 13 000 adhérents.

71 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, op. cit., p. 117.

72 Insurrection communiste qui a eu lieu à Hambourg. Sur ce sujet, voir Bernhard Bayerlein, Leonid Babicenko, I. Friedrich Firsov et Alexander Vatlin, *Deutscher Oktober 1923. Ein Revolutionsplan und sein Scheitern*, Berlin, Aufbau Verlag, 2003.

73 Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit., p. 200.

74 Frank Deppe, Georg Fülberth et Jürgen Harrer (dir.), *Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung*, Köln, Pahl-Rugenstein, 1989, p. 182.

Novembre⁷⁵ éclata peu après, plaçant les ouvriers en position de force. Elle apporta quelques améliorations des conditions de travail des gens de mer. La loi sur les conseils d'entreprises – *Betriebsräte* – votée en 1920 avait été actée dans la Constitution de Weimar en août 1919⁷⁶. Elle fut mal acceptée dans les entreprises portuaires, mais aussi sur les bateaux, par les armateurs. La journée de huit heures et la semaine de quarante-huit heures furent obtenues mais la loi fut annulée en décembre 1923 suite à la crise politique dans le pays.

Lors d'une conférence à Genève en juillet 1920, armateurs, organisations syndicales et représentants gouvernementaux se réunirent à l'appel de l'Organisation internationale du travail. Ces commissions tripartites existaient déjà pendant la guerre. La marine marchande avait été un enjeu important dans l'approvisionnement des pays en guerre. Il s'agissait de discuter de la journée de huit heures de travail pour les marins, d'harmoniser les lois d'assurances chômage et d'empêcher le travail des enfants sur les bateaux⁷⁷. Le syndicalisme maritime avait une dimension internationale liée à la pratique du métier. Les résultats ne furent pas à la mesure des propositions de l'immédiat après guerre.

Ainsi, la loi des huit heures posait un problème concret d'application sur les bateaux. En effet, afin d'abaisser le nombre d'heures travaillées, il fallait augmenter le nombre de quarts et donc augmenter le nombre de marins. Or, la place manquait sur les bateaux ! Ce ne fut qu'à partir de 1928 que l'on augmenta les possibilités spatiales des bateaux. Peu de temps auparavant, en 1927, avait été introduite une caisse de maladie pour le marin. La même année, de nouveaux tarifs salariés furent mis en place à la faveur des gens de la mer. Les conditions de travail commencèrent à s'améliorer. En 1929, le nombre de tués au travail fut le plus faible depuis le début de l'Empire allemand puis de la République de Weimar. Le nombre d'accidents était en baisse⁷⁸, mais pas le nombre de suicidés. L'année 1929 représenta un tournant.

Le NSBO – *Nationalsozialistischen Betriebszellen Organisation* –, syndicat nazi, fut fondé cette année-là. Il s'infiltra avec un certain succès dans la marine. De fait, ce syndicat militait directement sur les bateaux, ce qui le rendait très efficace. À cela s'ajouta le fait que tous les acquis des années

75 La révolte éclata en premier lieu sur les bâtiments maritimes de guerre. Les équipages de la flotte de haute mer allemande refusèrent de combattre les 29-30 octobre 1918. Certains marins furent enfermés pour mutinerie. Dans un grand nombre de villes allemandes, des mouvements politisés demandèrent la fin de la monarchie. Les syndicats n'avaient pas prévu cette révolution.

76 Notamment dans l'article 165 de la Constitution de la République de Weimar du 11 août 1919.

77 Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit., p. 204.

78 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939*, op. cit., p. 105-108.

précédentes furent annihilés par la crise économique. Les aides au chômage mises en place à partir de 1929 ne pouvaient plus être effectives étant donné la montée vertigineuse du nombre de chômeurs. La crise rendait les syndicats impuissants⁷⁹. Les aides pour chômeurs disparurent, et les heures de travail furent réduites à la portion congrue⁸⁰.

Pendant la crise économique mondiale, les conditions de travail et de vie des marins s'altèrent fortement. Leurs salaires baissèrent de 10 à 15 % entre fin 1931 et janvier 1932, par ordonnance du gouvernement Brüning⁸¹. Ces baisses de salaires furent renouvelées sous le gouvernement Von Papen le 5 septembre 1932⁸². Dans les deux cas, il y eut une radicalisation politique. La lutte pour abaisser le temps de travail ne devenait plus une priorité. En février 1932, la barre des six millions de chômeurs en Allemagne était dépassée.

Marin sous le Troisième Reich

L'ADGB qui avait appelé à manifester le 1^{er} mai 1933 avec les organisations nazies fut sévèrement condamné par la Confédération internationale des syndicats. Le lendemain, l'organisation était dissoute et quatre jours plus tard, le 6 mai 1933, l'ensemble des organisations syndicales. Certains syndicalistes entrèrent en résistance⁸³. Le Deutscher Arbeitsfront (DAF) devint l'unique organisation censée « intégrer » les ouvriers allemands dont les marins. Tout ce qui avait été obtenu après guerre, le droit de vote, de grève, de coalition, les conseils en entreprise, la journée des huit heures, etc. furent annihilés.

Le drapeau, source de mécontentement chez les armateurs, qui, depuis le début de la République de Weimar l'avaient voulu rayé noir-rouge-or⁸⁴, reprit les couleurs de l'Empire sur les bateaux de la marine marchande allemande

79 Wolfgang Abendroth, *Die deutschen Gewerkschaften. Weg demokratischer Integration*, Kleine Heidelberg, W. Rothe, 1955, p. 32.

80 August Enderle, Heinrich Schreiner, Jakob Walcher et Eduard Weckerle, *Das rote Gewerkschaftsbuch*, Berlin, Freie Verlagsgesellschaft, 1967, p. 37.

81 Frank Deppe, Georg Fülberth et Jürgen Harrer (dir.), *Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung, op. cit.*, p. 304.

82 Erich Matthias, Siegfried Mielke, Hermann Weber et Klaus Tenfelde (dir.), *Quellen zur Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung im 20. Jahrhundert*, vol. 4, *Die Gewerkschaften in der Endphase der Weimarer Republik 1930 bis 1933*, Köln, Bund-Verlag, 1988, p. 24-25.

83 Sur la résistance syndicale au nazisme, voir entre autres : Gerhard Beier, *Die illegale Reichsleitung der Gewerkschaften 1933-1945*, Köln, Bund Verlag, 1981 ; Willy Buschak, « Arbeit im kleinsten Zirkel ». *Gewerkschaften im Widerstand gegen den Nationalsozialismus*, Hamburg, Ergebnisse Verlag, 1993 ; Jürgen Harrer, « Gewerkschaftlicher Widerstand gegen das "Dritte Reich" », dans Frank Deppe, Georg Fülberth et Jürgen Harrer (dir.), *Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung, op. cit.*

84 Les deux drapeaux noir-blanc-rouge et noir-rouge-or cohabitèrent jusqu'en 1933 sur les bateaux de guerre allemands.

dès le 1^{er} mai 1933 : noir-blanc-rouge. Il devait être accompagné d'un drapeau blanc avec une croix gammée. Ce dernier devint l'unique drapeau dans la flotte marchande allemande le 15 septembre 1935⁸⁵.

À ces changements formels mais non moins symboliques s'ajouta une réorganisation des destinations maritimes qui entraîna la dissolution de la compagnie HAPAG-LLOYD début 1935. Le transport de passagers pour certaines lignes, vers l'Amérique du Sud ou l'Afrique par exemple, se fit au profit d'autres compagnies⁸⁶. La situation économique s'améliora dans le même temps. Si en décembre 1933 149 bateaux étaient à quai – 16,9 % du tonnage –, en décembre 1934 seulement 62 bateaux étaient restés à quai – 8,4 % du tonnage ; en 1936 25 bateaux demeuraient sans activité et en 1937 le problème n'existait plus⁸⁷.

198

En janvier 1934, le *Führerprinzip*⁸⁸ était introduit dans le trafic maritime. En parallèle, si sur un bateau se trouvaient plusieurs membres du NSDAP, alors une cellule de bord – *Bordzelle* – se formait. En juillet 1935, plusieurs commandes navales passées par l'État pour la marine de guerre permirent de dépasser la crise de la construction navale allemande des années précédentes⁸⁹.

Pourtant, les marins ne semblèrent pas se satisfaire de cette nouvelle situation économique et politique. En 1931, les nazis admettaient que peu militaient. Il y avait environ 4 000 marins adhérents au NSDAP en janvier 1933. En 1939, 30 000 marins y adhéraient⁹⁰. Tous les marins allemands possédaient un *Seefahrtsbuch* ou livret maritime⁹¹ et appartenaient donc de fait à l'organisation nazie Auslandsorganisation (AO) qui, par l'intermédiaire de son département *Seefahrt* – navigation maritime –, surveillait leurs activités. Son centre était Hambourg, et ce département disposait d'un réseau d'espions sur les bateaux.

Selon des sources communistes, il était possible de faire de la propagande et de distribuer des tracts – à l'étranger – sur 95 % des bateaux allemands en 1935⁹². L'adhésion au DAF ne signifiait donc pas une totale adhésion au régime et encore moins au parti nazi. Il existait bien des bateaux de prestige où il était

85 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939, op. cit.*, p. 184.

86 *Ibid.*, p. 176.

87 *Ibid.*, p. 209.

88 *Führerprinzip* : autorité suprême du *Führer* primant sur toute autre sorte de principe ou d'autorité politique.

89 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939, op. cit.*, p. 184.

90 Peter Kuckuk, « Seefahrt unter dem "Hungerhaken" », art. cit., p. 104.

91 Il est remplacé par l'*Arbeitsbuch* en 1935.

92 Peter Kuckuk, « Seefahrt unter dem "Hungerhaken" », art. cit., p. 105. Il s'agit du journal lié au KPD, *Der Sturm (La Tempête)*, d'octobre 1935.

impossible d'effectuer de la propagande antinazie comme sur l'*Europa*⁹³. Mais de manière générale, comme l'affirmait la Fédération internationale des transports (ITF), peu susceptible d'être de mèche avec la cellule maritime du KPD, le parti communiste allemand, les marins pratiquaient pour un certain nombre, une résistance passive – qui pouvait dans certains cas devenir active – face au nouveau régime. Cette résistance à la fois politique et sociale se transforma en un mécontentement tel qu'il fallut négocier une nouvelle convention collective de grille de salaires. Les salaires des marins furent augmentés en septembre 1937. Par la suite fut introduite une formation organisée en commun par le DAF et les Jeunesses hitlériennes – *Hitlerjugend* – pour tous les marins. En 1938, le métier de marin devint une profession sanctionnée par un examen final, obtenu en suivant un contrat d'apprentissage⁹⁴. La guerre ne modifia pas ces nouvelles dispositions professionnelles.

L'identité professionnelle du marin a été liée à la représentation d'un homme libre et révolté. S'il a bien existé une identité forte autour de cette activité, elle n'en était pas moins contraignante. En 1935, la *Kriegsmarine* remplaça la *Reichsmarine*. Cette nouvelle configuration politique, encore toute nominale, fit du marin un soldat à partir de 1939.

93 Cargo de la compagnie Norddeutscher Lloyd. Reconstitué en 1928, symbole de la prospérité retrouvée de l'Allemagne, l'*Europa* était en 1932 le cinquième plus gros bateau de passagers au monde.

94 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, op. cit., p. 211.

LA MÉCANISATION DES ACTIVITÉS HALIEUTIQUES
AU MIROIR DU DOCUMENTAIRE CINÉMATOGRAPHIQUE :
L'EXEMPLE BRITANNIQUE, DES ANNÉES 1920
AU LENDEMAIN DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Olivier Lévy-Dumoulin

*Professeur d'histoire contemporaine, Centre de recherche d'histoire quantitative,
UMR 6583 (CNRS / Université de Caen Basse-Normandie)*

Cet article entend apporter une contribution à la réflexion sur les usages et les limites des sources filmiques pour une histoire matérielle des techniques, en l'occurrence celles de la pêche. En cette matière, les précédents existent, ne serait-ce que par l'existence d'un cinéma documentaire d'essence anthropologique qui entend privilégier les gestes et les outils de l'homme¹. La conviction profonde que le cinéma a la capacité de capter ce que l'œil ne peut pas mémoriser poussa déjà Alfred Cort Haddon, en 1898, à emporter une caméra pour son expédition dans le détroit de Torres, entre l'Australie et la Nouvelle-Guinée². Trente-deux ans plus tard, le créateur de l'anthropologie culturelle, Franz Boas, construisit son étude du langage du corps en filmant en 1930 les danses des Indiens Kwakiutl de Colombie britannique³. L'utilisation du cinéma pour une histoire des techniques de l'âge industriel ne constitue donc pas une nouveauté en soi. En premier lieu, l'apparition précoce d'un usage du cinéma d'entreprise à des fins d'étude ou de formation⁴ a créé un stock

- 1 Marc-Henri Piault, *Anthropologie et cinéma : passage à l'image, passage par l'image*, Paris, Nathan, 2000 ; Jay Ruby, *Picturing Culture: Explorations of Film and Anthropology*, Chicago, University of Chicago Press, 2000.
- 2 Alfred Cort Haddon (24 mai 1855-20 avril 1940), professeur à l'université de Cambridge, Christ' College, zoologiste à l'origine, devient anthropologue. Son travail dans les îles du détroit de Torres lui confère un rôle clé dans le développement de l'anthropologie culturelle britannique. Au cours de cette expédition, en 1898, il fait un usage pionnier du cinéma pour filmer les danses de cérémonie : Herbert John Fleure, « Alfred Cort Haddon. 1855-1940 », *Obituary Notices of Fellows of the Royal Society*, vol. 3, n° 9, janvier 1941, p. 448-465.
- 3 J. Ruby, *Picturing Culture*, *op. cit.*, p. 56 sq.
- 4 Voir l'ouvrage d'Alain Michel, *Les Images du travail à la chaîne dans les usines Renault de Boulogne-Billancourt (1917- 1939). Une analyse des sources visuelles : cinéma, photographies, plans d'implantation*, 2001, thèse de doctorat, EHESS, et ses travaux avec Nicolas Hatzfeld et Gwenaële Rot, « Filmer le travail au nom de l'entreprise ? Les films Renault sur les chaînes de production », *Entreprises et histoire*, n° 44, 2006, p. 25-42.

considérable de matériaux à détourner au profit d'une histoire des sciences et des techniques⁵. Par ailleurs plusieurs genres filmiques du « cinéma du réel » charrient leur quota d'images scientifiques⁶ et techniques, à commencer par les actualités cinématographiques sur l'industrie, la médecine⁷, l'agriculture⁸... Nous nous contenterons ici d'un des genres possibles du cinéma du réel : le documentaire. Dans le cas des îles Britanniques, le genre s'impose : des années vingt à la fin des années quarante, il constitue l'une des références évidentes pour les contemporains⁹, et l'un des objets les plus visités de l'histoire du cinéma britannique¹⁰.

Même en ignorant les remises en question de la délimitation du documentaire et de la fiction, la multiplicité des traces filmiques et leur flatteuse réputation n'évitent pas de se poser des questions classiques sur la relation des images filmiques au réel et plus particulièrement sur leur capacité à rendre compte de la technique. Ainsi, le biais qu'implique le privilège accordé au visible et au symbolique constitue l'un des écueils à franchir¹¹. Jean-Luc Mayaud¹² le souligne à propos de l'utilisation de la photographie pour écrire une histoire des techniques agricoles : « l'emblématique tracteur, équivalent rural de la "DS" »

-
- 5 Jacques Ducom, *Le Cinématographe scientifique et industriel*, Paris, Geisler, 1911.
 - 6 Roxane Hamerly, *Jean Painlevé (1902-1989) : un cinéaste au service de la science*, thèse de doctorat, université de Rennes II, 2006.
 - 7 Menendez-Navarro, « A Cinematic representation of medical technologies in the Spanish official newsreel, 1943-1970 », *Public Understanding of Science*, vol. 14, n° 4, octobre 2005, p. 393-408.
 - 8 Thomas Narayanassamy, *La Promotion de la société vichyssoise à travers les actualités cinématographiques françaises : France-Actualités (1942-1944)*, mémoire de Master 2, université de Caen Basse-Normandie, 2011.
 - 9 *The Factual Film: A Survey Sponsored by the Darlington Hall Trustees*, London, Oxford University Press, 1947.
 - 10 L'énumération qui suit n'est destinée qu'à convaincre le lecteur français : Ian Aitkin, *Film and Reform. John Grierson and the Documentary Film Movement*, London, Routledge/Kegan Paul, 1990 ; Anthony Aldgate et Jeffrey Richards, *The Best of British: Cinema and Society 1930-1960*, Oxford, Blackwell, 1983 ; Anthony Hodgkinson and Rodney Sheratsky, *Humphrey Jennings: More than a Maker of Films*, Hanover, University Press of New England, 1982 ; Kevin Jackson, *Humphrey Jennings*, London, Picador, 2004 ; Stephen G. Jones, *The British Labour Movement and Film, 1918-1939*, London/New York, Routledge/Kegan Paul, 1987 ; Samantha Lay, *British Social Realism: From Documentary to BritGrit*, London, Wallflower Press, 2002 ; Rachael Low, *The History of the British film*, vol. 5, 1929-1939. *Documentary and Educational Films of the 1930s*, London/New York, Routledge, 1997 ; Elizabeth Sussex, *The Rise and Fall of British Documentary*, Berkeley, University of California Press, 1975 ; Paul Swann, *The British Documentary Film Movement, 1926-1946*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989 ; Brian Winston, *Claiming the Real: The Griersonian Documentary and its Limitations*, London, BFI Publishing, 1995.
 - 11 Comme Pierre Sorlin l'a souligné, le film ne montre que ce que les acteurs d'une société considèrent comme « montrable » : *Sociologie du cinéma*, Paris, Aubier, 1979.
 - 12 Jean-Luc Mayaud, « L'œil photographique et la révolution agricole. Images et non-images de la technologie aux champs », *Économie rurale*, n° 300, 2007/4, p. 30-34.

de Roland Barthes », règne en maître dans les stocks d'archives visuelles de la France des Trente Glorieuses. À l'évidence, la production photographique privilégie « le développement technologique en agriculture [...] sous l'angle du transfert de la logique machiniste de la seconde industrialisation vers le secteur primaire : corps métalliques rutilants, pneumatiques impressionnants, postes de pilotage isolant physiquement et symboliquement l'agriculteur de la glèbe ». Il ajoute que les images du recours à la chimie, à la sélection végétale et, plus encore, à la sélection animale, sont rares,

pour des raisons qui ne se résument pas à la photogénie. [Car] ... si l'on montre volontiers la laiterie ou l'atelier de conditionnement des fruits, la porte de l'étable industrielle ou de l'élevage avicole en batterie ne s'ouvre pas facilement au photographe, même dans les heures les plus euphoriques de la consommation fordiste. Quant aux moments de la prophylaxie, de l'insémination et bien sûr de l'abattage, ils sont de l'ordre du tabou¹³.

À propos des films de montage du cinéma nazi, Christian Delage établit aussi que parmi les nombreux biais du cinéma du réel existent non seulement les limites techniques du moment, mais aussi les limites du « montrable en un moment donné¹⁴ », et enfin l'absence de ce qui est d'un autre ordre que le visible¹⁵. Ainsi, l'absence de l'antisémitisme dans les films allemands de montage avant 1939 résulte de la difficulté à stigmatiser visuellement des Juifs allemands que rien d'ostensible ne distingue du reste de la population. Le premier film à le faire est réalisé dans le ghetto de Varsovie à l'automne de 1940. À ce moment-là seulement, le Juif errant de Fritz Hippler exploite les images du ghetto de Varsovie qui fournit « enfin » un documentaire donnant « à voir » ; la dégradation des conditions de vie et la présence de familles juives traditionnelles autorisent alors des images « édifiantes ».

Aussi, pour préparer le terrain à une histoire des techniques, nous nous proposons de révéler les filtres qui s'interposent entre l'apparence documentaire des films visionnés et leur apport effectif à une histoire de l'évolution des techniques de pêche industrielle en Grande-Bretagne dans l'entre-deux-guerres.

13 Jean-Luc Mayaud, « L'œil photographique et la révolution agricole », art. cit, p. 30.

14 P. Sorlin, *Sociologie du cinéma*, op. cit.

15 Christian Delage, *La Vision nazie de l'histoire à travers le cinéma documentaire du Troisième Reich*, Lausanne, L'Âge d'Homme, 1989. Les films dont il est ici question associent des images documentaires, des images pédagogiques et parfois des mises en scène sur des sujets qui vont des âges glaciaires au schlittage en Forêt noire.

Si l'étude de la pêche britannique et de sa mutation industrielle dans la première moitié du xx^e siècle relève en apparence d'une évidence au regard de l'importance matérielle et symbolique de la pêche dans l'histoire économique britannique, l'idée de la nourrir des apports des ressources du cinéma documentaire ne s'impose pas sans une connaissance préalable de l'histoire du cinéma britannique.

L'intuition initiale du recours au documentaire découle de l'histoire même de celui-ci. En effet, le premier film de l'école britannique du film documentaire, *Drifters*, de John Grierson, sorti en 1929, porte sur la pêche au hareng. Modèle proclamé du documentaire, a-t-il contribué aussi à définir un archétype de la représentation cinématographique de la pêche en Grande-Bretagne, créant par là tous les biais inhérents à un genre ? Apporter une réponse requiert d'abord de démontrer l'importance ou du moins la fréquence des documentaires consacrés à la pêche. L'enquête est facilitée par l'avancement des entreprises d'archivage, de catalogage et de mise en ligne des ressources filmiques du Royaume-Uni. L'exploration du catalogue en ligne du British Film Institute permet de dégager sept films ayant trait à la pêche, entre 1929 et 1947 : *Drifters* (1929), *Upstream* (1932), *Granton Trawler* (1934), *Man of Aran* (1934), *North Sea* (1936), *Seafood* (1938), *Caller Herring* (1947).

204

Cette première quête est suffisamment importante pour suggérer que le rôle prééminent de *Drifters* dans la construction du documentaire social s'inscrit à l'intérieur d'une série, celle des documentaires sur la pêche. Cette conviction est devenue certitude en poursuivant l'exploration des catalogues filmiques des diverses régions de Grande-Bretagne. En l'occurrence, la qualité du travail accompli par le *Scottish Screen Archive* a permis de repérer 24 nouveaux titres, soit un total de 31 documentaires, pour la plupart professionnels. Le hareng puis le saumon sont les vedettes incontestées de cette production, pour l'essentiel écossaise, puisque sur les 32 films répertoriés, seul *Man of Aran* ne figure pas au catalogue du *Scottish Screen Archive*, faute d'avoir été tourné au large de l'Écosse.

Comme cela apparaît plus loin, la spécificité écossaise ne se limite pas à l'importance de la pêche dans l'économie et la société locales, elle tient aussi à la place de l'Écosse au sein du mouvement documentaire britannique, à laquelle les origines de John Grierson ne manquent pas de contribuer. Ce premier inventaire ne prétend pas à l'exhaustivité puisque l'East Anglia Film Archive offre une autre récolte abondante de documentaires consacrés à la pêche comme *North Sea Herring Harvest*, tourné à Lowestoft en 1930, ou encore *Heroes of the North Sea*, qui date de 1925. Ce bilan n'est qu'une première ébauche, mais il suffit à démontrer que *Drifters* s'inscrit dans une large production, qui se développe dans les années 1920, et qui est consacrée dans les années 1930.

Une première manière de questionner notre hypothèse sur les effets de *Drifters* et les obstacles qui en découlent pour saisir l'histoire des techniques de pêche industrielle est de saisir ses conditions de production et l'importance de sa réception.

Quand Baldwin arrive au pouvoir en 1924, ses alliances électorales l'empêchent de s'engager dans la direction protectionniste annoncée, mais il tente de renforcer la solidarité économique de l'empire : l'Empire Marketing Board (EMB, mai 1926-septembre 1933) fait partie de ces compensations à l'absence des mesures tarifaires prévues lors de la conférence impériale de 1923. Sous la présidence de Leo Amery, secrétaire aux colonies (6 novembre 1924-4 juin 1929), Sir Stephen Tallents (1884-1958), occupe la fonction de secrétaire du comité et en devient le véritable inspirateur. Haut fonctionnaire, mais aussi écrivain, philanthrope, fondateur des relations publiques dans le Royaume-Uni, Tallents fait de l'EMB un lieu d'innovation artistique au service de la propagande¹⁶. Sous sa conduite, les affichistes de l'EMB illustrent les premiers cette ouverture à l'art contemporain¹⁷.

¹⁶ Leo Amery se décrit comme l'initiateur de la création de l'EMB, dans sa présentation de la conférence de Sir Stephen Tallents sur le documentaire : « Se préoccupant de montrer "les formes de la vie qui n'apparaissent pas souvent dans les discours", Tallents mit à contribution des réalisateurs de film, des artistes, des architectes et des écrivains pour moderniser l'image de la Grande-Bretagne. Dans la pratique, cela a signifié une prise de distance par rapport aux symboles les plus reconnus de l'identité nationale, tels que Britannia ou le Lion de Wembley, pour ouvrir la voie à une iconographie plus "rugueuse", composée d'ouvriers métallurgistes de Sheffield, et des travailleurs filmés dans *Drifters* de Grierson (1929) et dans *Industrial Britain* de Robert Flaherty (1931). Tallents était particulièrement préoccupé par la mise sur pied d'une infrastructure culturelle moderne. Usant de son poste à l'EMB, il créa une filmothèque pour les écoles et pour d'autres canaux de diffusion non commerciaux ; il soutint une littérature critique de périodiques, d'articles scientifiques et de livres sur les possibilités du cinéma. Quand Tallents passa au General Post Office, en 1933, il mit comme condition à son recrutement d'emmener avec lui l'équipe de l'EMB Film Unit. La carrière de Tallents prospéra au GPO. La production de documentaires devenus classiques, tel *Night Mail* (réalisé par Harry Watt et Basil Wright, 1936) et les astucieuses bizarreries de Len Lye n'ont formé qu'une petite partie d'un important ensemble d'opérations curieuses et originales, incluant l'introduction du « télégramme de la Saint-Valentin », la production en masse des cabines téléphoniques rouges dues à Giles Gilbert Scott et la recherche, à l'échelle du pays, d'une "star" qui devait fournir la voix de l'horloge parlante. Le travail de Tallents au GPO démontra ce que pouvait faire l'esprit d'entreprise au sein d'un service public en expansion – une étape idéologique importante vers l'État-Providence » (« The Documentary Film », *Journal of the Royal Society of Arts*, 20 décembre 1946, p. 59).

¹⁷ Avec des artistes « industrialistes », nouveaux venus comme Edward McKnight Kauffer, Frank Newbould – découverts à l'exposition impériale de Wembley de 1924 –, ou déjà réputés, tels les frères Nash.

En matière cinématographique, Rudyard Kipling, cousin de Baldwin, réussit à orienter la nouvelle institution : lors d'une rencontre en août 1926, il obtient de se voir confier le scénario d'un film aux fins de promouvoir les liens commerciaux au sein de l'empire. Kipling confie la réalisation à son ami Walter Creighton, dont les références cinématographiques sont nulles mais qui a coorganisé l'exposition impériale de Wembley en 1924¹⁸. Une semaine après la nomination de Creighton comme responsable de la section cinéma au sein de l'EMB, John Grierson revient des États-Unis. Télégraphiste à bord d'un démineur au cours de la première guerre mondiale, ce fils d'instituteur¹⁹ obtient un diplôme de l'université de Glasgow en littérature anglaise et en philosophie morale. Grâce à une bourse de la fondation Rockefeller²⁰, il part quatre années aux États-Unis. Inscrit à l'université de Chicago et influencé par les écrits de Walter Lippman sur l'opinion publique, il prend comme patron d'une thèse jamais aboutie l'une des figures majeures de la science politique américaine, Charles Merriam, professeur à l'université de Chicago. Peu après son retour des États-Unis, en janvier 1927, il fait la rencontre de Tallents et rentre à l'EMB comme *assistant films officer*. Son intérêt pour le cinéma, tout à la fois comme forme d'art et comme mode de formation de l'opinion publique, est déjà patent. C'est à l'une de ses premières critiques cinématographiques, signée du pseudonyme de Moviegoer, que l'on attribue, dans l'aire anglo-saxonne, l'invention du mot *documentaire* ; c'était en 1926, à propos du deuxième film de Robert Flaherty, *Moana*²¹.

Grierson se voit alors confier une série de missions exploratoires sur les possibilités du cinéma documentaire au service de l'EMB. Quand il songe à passer à la réalisation effective d'un film, il prépare un rapport pour la réunion du 27 avril 1928²², qui lui ouvre la voie de la réalisation. L'anecdote, relatée par Tallents²³, veut que ce dernier et Grierson arrivent à financer ce deuxième

18 Pour une description synthétique de la manifestation de Wembley, voir Philippe Vervaecke, « L'invention du patriotisme impérial : usages politiques des fêtes d'Empire en Grande-Bretagne, 1877-1938 », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, n° 11, mai-août 2010.

19 Né le 26 avril 1898 à Deanston, près de Stirling, en Écosse.

20 Son projet était alors d'« enquêter sur les techniques émotionnelles et dramatiques par lesquelles les *mass media* ont été en mesure de modifier les sentiments et la loyauté des peuples là où bien des instruments d'éducation et de la religion ont échoué » ; voir Hardy Forsyth (éd.), *Grierson on Documentary*, London, Collins, 1966, p. 15, cité par Jack Ellis, « The Young Grierson in America », *Cinema Journal*, vol. 8, n° 1, automne 1968, p. 12-21. Pour une histoire de la fondation Rockefeller et de son équivalent pour les « Humanités », le *Laura Spellman Rockefeller Memorial*, voir Ludovic Tournès, « Entre *soft power* et société civile : un siècle de diplomatie philanthropique en Europe. L'argent de l'influence », dans Ludovic Tournès (dir.), *Les Fondations américaines et leurs réseaux en Europe*, Paris, Autrement, 2010.

21 Moviegoer [John Grierson], « Flaherty's Poetic *Moana* », *The New-York Sun*, n° 8, février 1926.

22 « "The Empire Marketing Board and the cinema": report on activities », 1^{er} mars 1928.

23 Sir Stephen Tallents, « The Documentary Film », Cobb Lecture, 27 novembre 1946, *Journal of the Royal Society of Art*, 95, 4733, 20 décembre 1946, p. 68-85.

film de l'EMB lorsqu'ils découvrent que le secrétaire du département du trésor responsable du financement de l'EMB, Arthur Michael Samuel, est l'auteur d'un petit ouvrage intitulé *Le Hareng saur et son impact sur l'histoire de l'Angleterre*. Selon Tallents, l'hostilité initiale de Samuel lors de la réunion d'avril 1928 se transforme en un soutien inconditionnel quand le projet harengui est mis en avant ; il se propose même de servir d'expert technique pour le film. C'est donc à la suite de cette réunion d'avril 1928 qu'est prise la décision de financer le film qui va s'intituler *Drifters*.

Drifters bénéficie d'une chance : l'autre film produit par l'EMB, *One family* de Kipling et Walter Creighton²⁴, est, semble-t-il, d'une rare médiocrité. Son argument se résume ainsi : « comment sont récoltés divers produits agricoles dans l'Empire ». Le moment majeur du film est la scène où tous les produits récoltés sont solennellement apportés à Buckingham Palace afin de préparer un *Christmas Pudding* pour le roi-empereur. En outre, chaque colonie et chaque *dominion* de l'Empire étaient incarnés et personnalisés par une femme de la haute société²⁵. Toutefois, le succès du film de Grierson n'est pas dû uniquement à la médiocrité de son homologue. Grierson use avec une grande habileté des effets de réseau : ainsi, le public de la première est trié sur le volet. Elle est organisée à la Film Society, fondée entre autres par George Bernard Shaw et Herbert George Wells, pour donner un cadre à la découverte des films d'avant-garde continentaux ostracisés par les circuits britanniques. Le 10 novembre 1929, à l'occasion de la première du *Cuirassé Potemkine*, jusque-là interdit au Royaume-Uni, la projection a lieu en présence d'Eisenstein lui-même au vieux Tivoli, sur le Strand, devant un public qui réunit la fine fleur de l'intelligentsia et du monde artistique, en particulier le groupe de Bloomsbury – Virginia Woolf, John Maynard Keynes... Avant même de s'imposer par les images, Grierson a réuni les conditions d'un succès d'influence.

L'argument de *Drifters*²⁶ se résume ainsi : des hommes quittent leur village de pêcheurs et descendent vers le port ; on voit plusieurs *drifters* à quai²⁷ ; l'objectif

24 Les critiques ultérieures démontrent comment Creighton perd la bataille de la légitimité ; voir « Non-fiction films », *Sight and Sound*, 2, 8, hiver 1934, p. 144, critique de *Message of the drum, me proper black man, castles and fisher folk*, film réalisé par Walter Creighton en 1934 pour la firme Cadbury sur la côte du golfe de Guinée.

25 C'est la version de l'épisode que donne Denis Vidal dans « La migration des images : histoire de l'art et cinéma documentaire », *L'Homme*, n° 165, 2003, p. 249-265. Le témoignage de Tallents sur cet échec est clair : « The Documentary Film », art. cit., p. 70.

26 *Drifters* (1929), 35 mm, noir et blanc, muet, 3 642 pieds, 60 min ; réalisation : John Grierson ; production : New Era Film et Empire Marketing Board film unit ; photographie : Basil Emott ; montage : John Grierson.

27 On peut traduire *drifter* par *dériveur* : il s'agissait d'un harengui utilisant un train de filets droits dérivants, auxquels le poisson venait se prendre.

se braque sur l'un d'entre eux qui quitte le port. Ces plans s'intercalent avec des vues de bateaux et de mouettes tournoyant au-dessus de la mer. De temps en temps, les hommes jettent l'ancre et lancent leurs filets. On les voit travailler sur le pont, puis descendre et dormir. La plupart des plans nocturnes de la mer sont montés en alternance avec des plans des harengs entassés dans un filet en mer. Le jour suivant, les hommes tirent les filets et les éléments se déchaînent alors qu'ils prennent une grande quantité de poissons. Puis ils rentrent au port, où se trouve le marché des vendeurs de poissons. On voit les poissons vidés, conditionnés. Enfin un bateau quitte le port, pour livrer le poisson sur le marché international.

L'accent sur une Grande-Bretagne moderne et industrialisée est un trait distinctif de *Drifters* et, faute d'une forte trame narrative, l'un des thèmes centraux en est la tension entre la tradition et la modernité. Ainsi, le premier banc-titre indique :

208

L'industrie de la pêche aux harengs a changé. Ce fut un temps une histoire idyllique de voiles brunes et de petits villages de pêcheurs. Son histoire d'aujourd'hui est une épopée de vapeur et d'acier. Les pêcheurs ont toujours leurs maisons dans le vieux village, mais ils descendent chaque saison vers le travail de l'industrie moderne.

Ce lien est aussi induit à la fin du film quand les prises sont exportées sur le nouveau marché international du poisson. Grierson soutient la modernité, comme le souligne son accent constant sur les machines du harenguier, qui commence par une vue en enfilade des cheminées des *drifters* à quai. Néanmoins, l'intérêt porté aux éléments naturels – la mer, les oiseaux, le poisson – et l'attention perfectionniste prêtée à la mise en vente des poissons à la fin du film impliquent des sentiments ambivalents à l'égard de la modernité : la célébration de l'industrialisme va de pair avec le respect pour les liens entre l'homme et la nature.

Les références filmiques sur lesquelles repose *Drifters* contribuent à sa modernité, qu'il s'agisse des modèles de la poésie urbaine – *Manhattan* de Paul Strand et Charles Sheeler (1921), *Berlin, symphonie d'une ville* de Walther Ruttmann (1926) –, ou de la fascination pour les films soviétiques de Dovjenko ou Eisenstein. En soulignant quelques autres références, Tallents témoigne des longues séances de visionnage, en compagnie de Grierson²⁸, qui ont

28 « Il suggéra aussi que nous devrions organiser, dans la salle de cinéma que l'EMB avait tardivement installée à l'Imperial Institute, une série de projections privées de films marquants. Sur moi au moins, ces séances réservées à une assistance restreinte mais distinguée firent une impression que je ressens encore aujourd'hui. Nous avons visionné *The Covered Wagon* et *The Iron Horse*. Nous avons mis au programme certains films britanniques, en particulier des œuvres de la série "Les secrets de la nature", que Percy Smith et Mary Field ont réalisées sous la direction de Bruce Woolfe ; du reste, je veux ici chaudement saluer le travail pionnier

précédé le lancement de *Drifters*. L'influence essentielle demeure le *Potemkine* d'Eisenstein : à son instar, *Drifters* emploie le montage de manière expressive, créant une tension dramatique en l'absence de toute notation psychologique. Les deux films recourent à des « types », incarnés par des amateurs, en lieu et place d'acteurs professionnels, afin de créer une « réalité plus authentique » et, soi-disant, à un tournage *in situ*.

Les prétentions documentaires de Grierson cèdent cependant le pas devant sa volonté d'illustrer un propos et de reconstituer une trame préconçue. Ainsi, le village qui figure l'ancien mode de vie des pêcheurs, Hamna Voe, se trouve dans les Shetland, tandis que le port qu'atteignent « à pied » les pêcheurs n'est en fin de compte que Lowestoft sur la côte de l'East Anglia. En effet, les prises en mer du premier *drifter* choisi, le *Maid of Thule*, s'étaient révélées insuffisantes pour les besoins du film. Après avoir tenté de filmer une prise avec des harengs achetés, Grierson décida donc de se rendre plus au sud. Les scènes sous-marines des bancs de poissons proviennent en fait de plans tournés dans les bassins du centre de recherche en biologie marine de Plymouth, comme permettent de le déceler certaines rayures sur les vitres des aquariums. La fiche technique du British Film Institute²⁹ met en lumière ce que les conditions de fabrication de *Drifters* révèlent d'intentions scénarisées plutôt que d'une volonté d'exposé technique sur la pêche. Ainsi, les poissons filmés sous l'eau ne sont pas des harengs, incapables de survivre en aquarium, et, pour des raisons de proportion, les congres montrés sont de très jeunes spécimens. En fin de compte, le film correspond si peu aux attentes d'une partie de l'équipe dirigeante de l'EMB qu'une version institutionnelle avec des coupes aboutit à *Our Herring Industry*, à la fin de novembre 1928. Peu après, Grierson fait monter indépendamment, dans un laboratoire, sa version personnelle, qui finit par triompher en novembre 1929.

Néanmoins, Grierson a toujours souligné qu'il entendait faire un film aux caractéristiques britanniques, c'est-à-dire, selon lui, empreint de modération et du sens de l'humain, ce dont témoigne son admiration pour l'élan lyrique de Flaherty, qu'il fait embaucher par l'EMB trois ans plus tard – *Man of Aran*. Cette intention s'illustre en creux avec la médiocre lisibilité des dispositifs techniques

de ce dernier dans l'histoire du documentaire britannique. Nous nous sommes émerveillés des films de petit format tournés par R. J. Canti, de l'hôpital St. Bartholomew – un beau travail. Nous avons visionné les films *Nanook of the North* et *Moana* de Flaherty, et *Rien que les heures* de Cavalcanti. Mais, incontestablement, les films les plus passionnants que nous ayons vus sur l'écran ont été les premiers films russes : le *Potemkine* d'Eisenstein, le *Turk-Sib* de Turin, le *Storm over Asia* de Pudovkin, et puis un film dont je me souviens avec une affection spéciale : *Earth* de Dovjenko, ce « psaume en l'honneur du sol », comme les Russes l'appellent » (Sir Stephen Tallents, « The Documentary Film », art. cit., p. 75).

29 Catalogue du BFI, n° 608, 21 min 51 s.

en action à bord du *drifter*. Les plans sur les bielles du moteur et sur le manomètre s'inscrivent dans la dynamique du montage imité d'Eisenstein : alternés avec les plans de l'étrave du navire fendant les flots, ils rendent palpable la vitesse, mais ne disent rien de la nature du procédé mécanique. Le cas de figure est encore plus évident avec les plans qui montrent le mousse engageant dans la gorge d'un treuil le câble qui exerce la principale traction pour hisser le filet chargé de poissons à bord. Ce treuil mû à la vapeur n'est compréhensible par le profane qu'après le visionnage de l'ensemble des documentaires sur le sujet.

Aussi n'est-il pas étonnant que Grierson décrive ainsi les mérites de *Drifters* :

Ce film parle de la mer et des pêcheurs et n'y figure aucun acteur de Piccadilly. Les hommes de mer font leur métier... La mer est un plus grand acteur que Jannings ou Nikitin... Si vous pouvez me trouver une histoire avec une intensité plus forte dans l'énergie, l'image, l'atmosphère et tout ce qui constitue la substance même du cinéma, je vous promets que j'irai faire un film là-dessus³⁰.

210

En fin de compte, la pêche et ses singularités techniques sont bien loin des préoccupations de Grierson. Pourtant l'accent sur le monde contemporain est là. Aussi *Drifters* sert-il immédiatement de modèle.

Avant d'en venir à cela, il convient de démontrer que *Drifters* ne rencontre sans doute un tel écho qu'en raison de la tradition documentaire déjà constituée dans laquelle il s'inscrit. Ainsi *Heroes of the North Sea*³¹, tourné en 1925, annonce largement les éléments constitutifs de *Drifters*. Mis en scène par A. E. Jones, ce film illustre la grandeur et les dangers de la pêche au large en mer du Nord. Encouragé par une association chrétienne de secours aux marins³², le film suit la sortie en mer d'une flottille de chalutiers, qui commence avec le départ d'une campagne de pêche dans la zone du Dogger Bank. Les plans sont pris des bateaux en mer. Les principales opérations sont filmées : réparation du chalut, immersion des filets, traction des filets, remontée à bord grâce à des treuils mus par la vapeur, préparation et conditionnement du poisson, le tout sous le regard des mouettes filmées à loisir. Ces chalutiers font partie d'une flottille, la *Gamecock Fleet*, de quarante-deux chalutiers, six navires de transport et un navire hôpital, appartenant à la société de Kelsall Brothers and Beeching Ltd³³.

30 Stuart Hood, « A Cool Look at the Legend », dans Eva Orbanz (dir.), *Journey to a Legend and Back. The British Realistic Film*, Berlin, Volker Spiess, 1977, p. 143.

31 Production R. & J. Films, Catalogue NFA, vol. 1.

32 The Royal National Mission to Deep Sea Fishermen.

33 R. Malster and J. Hart, « A Way of Life », *East Coast Mariner*, published by the Norwich Nautical Society, 1971. En matière d'histoire générale du chalutage à vapeur en Grande-Bretagne, la référence indispensable est Robb Robinson, *Trawling. The Rise and Fall of the British Trawl*

Sans l'ombre d'un doute, si *Drifters* innove fort peu sur le fond, sa mise en forme va bien davantage donner le la en matière de documentaire sur la pêche.

LE « MODÈLE DRIFTERS »

Entre la réussite du modèle et la pérennité déjà acquise du genre, l'instantanéité de la mise en œuvre du modèle *Drifters* s'inscrit dans une logique certaine. Alors même que notre dépouillement des richesses filmiques britanniques sur le sujet est encore incomplet, il se révèle que les archives filmiques de l'East Anglia Film Archive délivrent, dès 1930, un exemple saisissant de la réception et de l'influence de *Drifters* sur les passionnés de cinéma, amateurs ou professionnels : le *North Sea Herring Harvest* de Ford Jenkins³⁴. Tourné en 1930, ce film narre une campagne de pêche à bord d'un *drifter* de Lowestoft sur la côte de l'East Anglia³⁵, à proximité de Yarmouth. Une caméra est à bord du navire. On voit ce dernier quitter le port escorté par une flottille de pêche à vapeur. Sur le chemin des zones de pêche, les marins préparent les filets puis, à cinq kilomètres des côtes, ils les lancent ; l'opération est filmée sous différents angles. Après quelques plans sur la mer, le film montre comment les filets sont hissés et les poissons déversés sur le pont. Au retour, on voit une série de plans sur les *drifters* et sur les pêcheurs nettoyant leurs filets. À quai, le film montre des plans des harengs préparés dans la glace, entassés dans des caisses et chargés sur des vapeurs pour l'exportation. L'homologie avec les séquences successives de *Drifters* et l'identité des bancs-titres, à l'exception du style, font de ce film un véritable démarquage de *Drifters*, comme le remarque l'auteur de la fiche technique des archives filmiques d'East Anglia. Le réalisateur, Ford Jenkins, est un photographe et cinéaste local, membre d'une famille réputée en ce domaine. En 1931, il propose son film à Kodak qui en achète les droits pour le diffuser par le biais de la *Kodascope Library*, sous le titre *A Glimpse of the East Coast Herring Industry*. Son relatif succès est corroboré par sa diffusion par un magazine de cinéphiles, *Home Movies and Home Talkies*, sous le titre *North Sea Herring Harvest*³⁶. L'écho rencontré par cette production, en dépit de son caractère local, privé du réseau de cinéphiles intellectuels de la projection londonienne, souligne la tendance des réalisateurs à copier leurs prédécesseurs et à se fondre dans un moule qui

Fishery, Exeter, University of Exeter Press, 1996. Le chalut (*trawl*) est un filet en forme de poche, destiné à l'origine à la pêche aux poissons de fond.

34 Catalogue de l'East Anglia Film Archive, n° 83, visible sur le site internet de cette institution.

35 Deuxième grande zone de pêche aux harengs après la côte écossaise.

36 Pour plus de précisions, voir David Cleveland, *East Anglia on Film: A Look at some of the Films and Film Makers that have Recorded the Region's Past, through Films Held in the East Anglian Film Archive at the University of East Anglia*, North Walsham, Poppyland Publishing, 1987.

visé davantage à la « reconnaissance » qu'à la découverte. On retrouve les mêmes plans de mer, les mêmes gros plans sur les treuils pour la remontée des filets, le même épandage des prises sur le pont, le même conditionnement des harengs, le même ordre des séquences.

Dans un genre différent, *The North Sea Herring Fleet* démontre l'influence décisive de *Drifters*. Ce court métrage de 6 minutes et 53 secondes, produit en 1935 par la compagnie James E. Henderson Ltd. d'Aberdeen³⁷, raconte toujours la même histoire. On assiste au départ à la pêche d'un *drifter*, le *Rose*, construit en 1924. Après une vue sur les vapeurs environnants à la sortie du port, le spectateur a droit à quelques plans d'une forte mer fouettant le navire. Puis un banc de harengs est repéré, les filets lancés à la mer. Après une séquence sur le repos des pêcheurs, ceux-ci remontent les filets, stockent les poissons, nettoient le pont. De retour au port, les poissons sont déchargés, vidés, nettoyés, conditionnés dans des tonneaux par les célèbres « *lassies* » écossaises³⁸. Après un plan sur les rangées de barriques prêtes à l'exportation, le film se clôt sur un nouveau départ des hommes vers le large. À l'exception des bancs-titres plutôt didactiques, le schéma de *Drifters* fait à nouveau école.

212

Comme pour consacrer le succès et l'influence de *Drifters*, Grierson reprend une deuxième et dernière fois les commandes d'une réalisation. En effet, avec la conférence d'Ottawa et la naissance du Commonwealth, l'EMB perd sa raison d'être, mais, en fin stratège, Sir Tallents n'accepte la nouvelle charge qu'on lui confie, la direction du General Post Office en pleine modernisation, qu'à la condition d'emmener avec lui son équipe cinématographique au complet, toujours sous la houlette de Grierson. Dans ce cadre, le rôle de ce dernier est avant tout celui d'un organisateur, d'un maître d'œuvre, qui stimule les talents réunis autour de lui – Wright, Paul Roth, Alberto Cavalcanti et Harry Watt. Il réalise toutefois un film : *Granton Trawler*³⁹. L'argument, plutôt sommaire, rappelle clairement celui de *Drifters*. Le film suit un petit *trawler*⁴⁰, l'*Isabella Greig*, depuis son mouillage à Granton. Au cours de la journée pour atteindre les fonds, l'équipage prépare les filets. Une fois le navire arrivé sur les fonds poissonneux du *Viking Bank*, au large de la côte norvégienne, le chalut est mis à la traîne. Une tempête se lève alors et le chalutier affronte une mer démontée.

37 Référence 3110 du catalogue du Scottish Screen Archive.

38 Nom des ouvrières écossaises qui, de port en port, suivaient la campagne de pêche pour conditionner le poisson.

39 *Granton Trawler* (1934), 35 mm, noir et blanc, sonore, 11 min ; réalisateur (inscrit au générique comme opérateur) : John Grierson ; production : GPO Film Unit et Empire Marketing Board Compagny ; montage : Edgar Anstey ; prise de son et bande son (absent du générique) : Alberto Cavalcanti.

40 Chalutier.

Les mouettes tournent autour du navire. Quand le calme revient, les filets sont hissés à bord par l'équipage et les prises sont déversées sur le pont pendant que les mouettes s'attroupent. Les poissons sont vidés et rangés dans des paniers. Le chalutier est sur le retour, le patron à la barre ; le soleil se couche sur la mer. Si le type de pêche est différent, si le navire n'est pas le même, si l'arrivée à quai est cette fois laissée de côté, puisqu'il n'est plus besoin de vanter les exportations, le spectateur reconnaît les plans et l'organisation des séquences canoniques fixées d'emblée par *Drifters*.

Certes, d'un point de vue filmique des différences essentielles sont à prendre en ligne de compte : Grierson utilise le film pour enseigner aux réalisateurs en herbe comment analyser le mouvement photographiquement et comment utiliser le son pour un montage contrapuntique. La bande-son est constituée de bruits rythmiques bruts qui représentent le battement du moteur et les sons inhérents à la vie à bord. L'ensemble est postproduit en studio et la voix de l'un de pêcheurs est celle de Grierson. Bien qu'absent du générique, Alberto Cavalcanti a effectué là son premier travail à la GPO Film Unit. C'était une illustration classique de deux des théories de Grierson : faire un film avec les matériaux et non avec les mots qui exprimaient au départ son idée, et laisser le film se développer. *Granton Trawler* fit le tour des festivals et demeura le film favori de Grierson dans la production du GPO Film Unit.

Un genre et ses exceptions

Si *Drifters* constitue la matrice d'un genre, les films documentaires sur la pêche ont pu échapper à ce modèle. À cet égard le *Man of Aran* de Flaherty est exemplaire : il va jusqu'à reconstituer la traditionnelle pêche au requin disparue à l'île de Man, tout comme les Itiviniuits de *Nanook of the North* étaient présentés, dans ce film, comme ignorant les outils en acier. *Man of Aran* représente donc la référence obligée de ces films où la pêche est l'une des manières de rendre vie à « ce monde que nous avons perdu⁴¹ ». Mais, de toute évidence, l'œuvre de Flaherty, par ses options passéistes, est encore moins à même que les productions de Grierson de rendre compte de l'évolution des techniques de pêche. Cela dit, un des films de l'EMB finissant s'inscrit parfaitement dans cette veine passéiste : *Upstream*⁴². Après des vues de la côte de l'est de l'Écosse, le film s'attarde sur les maisons des pêcheurs. Puis il montre alternativement deux méthodes traditionnelles de pêche au saumon. D'un côté un pêcheur

41 Allusion au livre classique de Peter Laslett, *Un monde que nous avons perdu*, Paris, Flammarion, 1969.

42 *Upstream* (Scottish Screen Archive), 1932, noir et blanc, sonore, 17 min ; réalisation : Arthur Elton ; production : Empire Marketing Board, John Grierson ; distribution : Gaumont British Picture Corporation Ltd ; commentaire : Andrew Buchanan.

solitaire qui prend les saumons dans des filets le long du rivage, de l'autre une pêche côtière à bord d'une embarcation mue à la rame. Les plans alternés s'interrompent quand les piles de saumons remplissent le bateau. De retour sur le rivage, le pêcheur remplit des paniers de saumons et les charge sur le dos d'un âne. Les pêcheurs tirent leurs filets sur le rivage pour les faire sécher. Quelques plans de préparation des saumons et leur salage suivent. Le film se clôt sur des plans de la rivière Dee. Le saumon trouve sa route en remontant le torrent à contre-courant pour rejoindre son lieu de naissance. Quand la plupart des productions de l'EMB célèbrent le progrès, les méthodes primitives des pêcheurs – « des gens simples mais avec la force des géants » – du film *Upstream* sont évoquées de façon romantique.

214

À côté de cette veine passéiste, une autre variante est illustrée par les documentaires sur la pêche produits par le GPO Film Unit, passé après 1936 sous la direction d'Alberto Cavalcanti. Avec lui, un nouveau type de documentaire se développe : le documentaire dramatisé. Cavalcanti souhaite briser la barrière conventionnelle entre le documentaire et le film de fiction, et recourir, à l'intérieur du genre documentaire, à certains effets de la fiction – développement dramatique et description des personnages. Il est soutenu dans cette perspective par Harry Watt. Le premier film dramatisé de l'unité fut *The Saving of Bill Blewitt* (Watt, 1937), qui fut suivi de *North Sea* (Watt, 1938).

Contrairement à la plupart des films documentaires conventionnels, *North Sea*⁴³ ne recourt pas à la voix *off*. Le film repose sur une narration dramatique, avec des personnages caractérisés et un dialogue. Il s'attache au sort d'un chalutier de pêche hauturière qui prend le large, mais est endommagé par une tempête. Finalement, après une lutte acharnée contre les éléments, le danger est surmonté et le navire rentre sain et sauf au port. La fusion de la peinture des personnages et de la structure dramatique avec la description documentaire de véritables pêcheurs et de leur style de vie est le trait le plus significatif du film. L'avantage de cette approche est que les pêcheurs s'expriment eux-mêmes plutôt que d'être interprétés par des acteurs professionnels. Néanmoins, les personnages jouent un dialogue écrit, conçu par Watt pour l'essentiel. Aussi les personnages et le dialogue paraissent-ils inauthentiques et peu convaincants. Dans sa tentative pour marier le documentaire et des formes du cinéma de fiction, *North Sea* s'éloigne aussi – est-ce une conséquence des autres choix ? – de l'usage innovant du montage et des relations entre le son et l'image qui était la marque des films antérieurs du mouvement. Cependant, ce fut l'un des films les populaires des années 1930. Son succès contribua à la production au cours de la seconde guerre

43 *North Sea*, 1938 ; réalisation : Harry Watt ; production : GPO Film Unit, A. Cavalcanti ; opérateurs : H. Fowles et J. Jones ; musique : E. Meyer.

mondiale de nombre de documentaires empruntant l'apparence des films de fiction : *Target for Tonight* (Watt, 1941), *Coastal Command* (J. B. Holmes, 1942), *Fires Were Started* (Humphrey Jennings, 1943) and *Western Approaches* (Pat Jackson, 1944).

Les contre-exemples évoqués ici sont toutefois des exceptions face au succès du modèle *Drifter* à la fin des années 1930 et jusque dans l'après-guerre.

LES PRODUCTIONS ÉCOSSAISES ET LE « MODÈLE DRIFTER »

Dans une émission diffusée à la BBC le 31 mars 1938, John Grierson fait remonter l'idée du premier Films of Scotland Committee à un discours qu'il tint à Stirling en 1937 et aux efforts du Scottish Film Council pour lancer un mouvement du cinéma écossais. Dans cette émission, Grierson annonce, à tort d'ailleurs, qu'il s'agit là des premiers films réalisés sous des auspices écossaises. La fondation du comité fut le résultat des efforts conjoints du Secrétaire d'État à l'Écosse et du Scottish Development Council. Les fonds provenaient d'institutions publiques comme le Commissioner for Special Areas, le National Fitness Council et le British Council for Cultural Relations Overseas. À l'origine, le comité entreprend de produire sept films pour l'exposition impériale de Glasgow : *Walsh of a Nation* (1938), sur l'industrie écossaise et la planification urbaine ; *The Face of Scotland* (1938), vaste fresque du « caractère » historique de l'Écosse ; *They Made the Land* (1938), une histoire de l'agriculture écossaise ; *The Children's Story* (1938), sur l'éducation ; *Sea Food* (1938) ; *Scotland for Fitness* (1938) ; et *Sport in Scotland* (1938). Il s'agissait alors de célébrer l'Écosse dans tous les aspects de sa vie⁴⁴.

*Sea Food*⁴⁵, en écho à *They Made the Land*, décrit les usages des ressources naturelles maritimes en Écosse, les traditions écossaises en matière de pêche et les nouvelles méthodes pour améliorer cette pêche. Successivement, les différentes séquences du film montrent un garçon réparant un filet, l'équipage d'un *drifter* remontant les filets, des bateaux en construction en cale sèche, des bateaux de pêche et des filets – sennes – inutilisés. Puis, on voit des *drifters* rentrant au port, attendus par les femmes, le déchargement de la prise du jour, le conditionnement des poissons, salés et emballés, les barils de harengs entassés pour l'exportation... La similitude avec *Drifters* frappe de nouveau l'observateur.

44 John Grierson, « Men and Matters: Film Making in Scotland » (31 mars 1938), script pour une émission de la BBC, réf. : G3A.4.1&2, Grierson Film Archive, Stirling University Library, Stirling.

45 1938, 35 mm, noir et blanc, production : Pathé, avec le soutien de Films of Scotland, distribution : Associated British Picture Corporation (http://sites.scran.ac.uk/films_of_scotland).

Une dernière production illustre le succès du film de pêche parmi les genres reconnus du cinéma documentaire britannique. En 1947, *Caller Herrin'* fut l'un des cinquante courts métrages sur des sujets écossais réalisés dans l'immédiat après-guerre⁴⁶. Des maisons de production installées en Écosse emportèrent le marché auprès du ministère de l'Information – puis du Central Office of Information – pour produire ces films d'information publique. Le hareng était l'une des rares nourritures qui n'avaient pas été rationnées pendant la guerre. La flotte, bravant les dangers de la guerre sous-marine, avait continué à prendre de grandes quantités de poissons. Dans l'immédiat après-guerre, de nouvelles méthodes de congélation rapide furent développées au fur et à mesure que la flottille de pêche remplaçait ses bateaux et se rééquipait pour une période de paix. Ces éléments peuvent expliquer que, parmi les sujets dignes d'attention pour une propagande d'État, la pêche ait pu retenir l'attention.

216

Le film se déroule, comme souvent, sur la côte nord-est de l'Écosse. Après des plans sur les bateaux, une carte montre les ports de pêche. Puis viennent des images de bateaux au port, de bateaux de pêche en construction, de fabrication de filets. La flotte de bateaux pour la pêche au hareng part en mer. Les filets sont lancés. À une heure de l'après-midi, les filets sont ramenés et hissés sur le pont. Les bateaux reprennent la route du port. Un capitaine prend quelques spécimens de sa prise pour les montrer au marché aux poissons. D'autres bateaux rentrent, et les prises sont déchargées. Des scènes montrent enfin les enchères sur le marché. Quelques vues de l'usine de congélation rapide de Lerwick (Shetland), où les harengs sont congelés pour le transport et le stockage. Puis, dans l'usine de saurissage⁴⁷ des Shetland, les harengs sont conditionnés dans le sel et la glace au bord des quais, avant leur transport sur le continent. Le hareng est transporté par voie ferrée ou en camion. Le chalutier reprend à nouveau la mer. La première moitié du film autorise à nouveau une comparaison avec *Drifters*, *Granton Trawler* et les premiers plans de *Seafood*.

Pour l'œil d'un observateur plus sensible au film qu'à l'histoire des techniques, l'immobilisme formel détermine les lois du genre sur près de vingt ans. Les plans en contre-plongée, pour magnifier les hommes au travail, l'alternance des vues sur les mouettes suivant le navire et sur la houle, au début du film, donnent le sentiment d'une redite permanente. Les plans du manomètre alternés avec ceux du gouvernail renvoient aux plans des bielles de la machine et des flots fendus par l'étrave du navire au début de *Drifters* et à la fin de *Granton Trawler* ;

46 Le titre est tiré d'une chanson écrite avant 1845 par Caroline Oliphant (Lady Nairne) et publié sous le pseudonyme de Mrs. Bogan of Bogan. « *Caller herrin'* » (hareng frais) est le cri traditionnel des vendeuses de poisson en Écosse. Production : Cambell Harper Film Ltd, avec le soutien du Central Office of Information for the Scottish Home Department ; réalisation : Alan Harper.

47 Séchage à la fumée.

l'ensemble devient un véritable *topos* inspiré de *Potemkine* et dupliqué de film en film. Cette conformité aux lois du genre se retrouve dans le processus narratif avec la succession des épisodes, du départ des bateaux au conditionnement des prises. Cette propension des films documentaires à échanger la description du réel *hic et nunc* contre les lieux communs d'un genre afin de conforter la familiarité du spectateur avec les images déjà vues ne nous surprend pas.

Sur un sujet aussi différent que le traitement du bombardement des populations civiles au cours de la seconde guerre mondiale, nous avons eu l'occasion de démontrer comment les actualités hebdomadaires allemandes, françaises et anglaises recourent à des images quasi interchangeables, en particulier avec le lieu commun des églises bombardées⁴⁸ : sur ce terrain commun, les actualités, qu'elles soient démocratiques ou autoritaires, semblent parler le même langage incorporé dans les mêmes images. Un tel constat entraîne certains à douter totalement des capacités de la preuve par l'image autrement que pour conforter des évidences⁴⁹. Cet avis était déjà en 1920 celui de Johan Huizinga. Sollicité par l'Académie néerlandaise de donner son opinion sur un projet d'archives filmiques, le grand historien répond que ces images ne disent que ce qui est déjà connu ou ce qui n'a pas d'importance⁵⁰.

Éloignons pourtant la tentation de décrire uniquement l'arbitraire du documentaire qui ne renverrait en fin de compte qu'à la série des documentaires sans confrontation avec un référent quelconque. En premier lieu, la fréquence des documentaires sur la pêche illustre l'importance matérielle et, peu à peu symbolique, de la pêche dans l'identité britannique. Au-delà du contenu des films pris un à un, le fait qu'ils aient constitué progressivement un genre bien défini aux figures obligées transcrit en actes l'attachement collectif, toujours réactivé, pour la mer et la pêche. Les masses ouvrières de la révolution industrielle ont été en grande partie nourries, à bon compte, dans les îles comme sur le continent, grâce à l'intensification de la pêche depuis le Royaume-Uni, pêche à la voile puis pêche à la vapeur, les opérateurs britanniques ayant été pionniers dans la mécanisation des activités halieutiques.

48 Olivier Dumoulin, « A Comparative Approach to Newsreels and Bombing in Second World War: Britain, France, Germany », dans Claudia Baldoli, Andrew Knapp et Richard Overy (dir.), *Bombing, States, and Peoples in Western Europe 1940-1945*, London, Continuum, 2011, p. 298-314.

49 « *The visual proves nothing—or whatever it does prove it is too trivial to count as a component in the historical “analysis”* » (Stephen Bann, *Under the Sign: John Bargrave as Collector, Traveller and Witness*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1994, cité par Peter Burke, *Eyewitnessing. The uses of Images as Historical Evidence*, London, Reaktion Books, 2001, p. 184).

50 Christopher Strupp, *Johan Huizinga: Geschichtswissenschaft als Kulturgeschichte*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2000, cité par Peter Burke, *Eyewitnessing*, op. cit.

Mais, au-delà de ce traitement symptomatique de la récurrence du thème, les images documentaires ont une portée propre. Derrière les effets de genre, l'œil aguerré de l'observateur de la pêche perçoit que les filets du *drifter* ne sont pas ceux du *trawler*, qu'ils ne sont pas hissés à l'identique sur le pont, que le poisson, d'espèces différentes, n'y est pas déversé ni traité de même. Il relève combien l'introduction de la vapeur pour la propulsion du navire, la traction et le relevage du filet a changé les rythmes du travail, augmenté la productivité, réorganisé les savoirs professionnels, sans toutefois « désencastrer » les activités halieutiques du cadre communautaire et local. À condition de déconstruire l'effet de genre, une exploitation pragmatique pour une histoire des techniques est donc possible. Cette ouverture s'impose d'autant plus que les images capturées semblent sans rapport avec l'intention du réalisateur, dérobées au hors champ presque par inadvertance, comme Peter Burke le montre si bien à propos d'une photographie de la *Rua da Floresta*, à Rio de Janeiro, prise par Augusto Stahl en 1865. Dans le coin inférieur droit, on voit des personnages à l'extérieur d'une boutique ; il y a peu de chance, vu l'emplacement, que Stahl les aient mis là intentionnellement et surtout qu'il ait été jusqu'à leur prescrire leur tenue ; or l'un d'entre eux porte un chapeau mais pas de chaussures, et délivre ainsi une véritable information sur le statut des chaussures dans cette société où d'autres témoignages attestent de la pratique de les porter autour du cou ; en effet, ces chaussures étant les preuves d'un certain statut social, il convenait de ne pas les endommager, de les faire durer.

Face à l'apparente évidence matérielle de la preuve filmique, il convient plutôt de guetter ces plans involontaires, ces traces fugaces qui échappent au cadreur, au monteur et au réalisateur, ainsi avec la réparation de filets, qui paraissait un passage obligé aux réalisateurs britanniques de documentaires sur la pêche, sans lien avec la question de la mécanisation. Or, il y en a un, et très fort : la vapeur a permis le développement du chalutage, forme active de pêche qui a entraîné une forte augmentation de la productivité et une rationalisation du travail des équipages. La maintenance du coûteux chalut est devenue cruciale, mais le travail consistant à « ramender⁵¹ » le filet restait une activité manuelle, le dernier refuge des savoir-faire hérités des temps de la voile et mis à mal par la soumission de l'homme au rythme de la machine⁵². Quant aux trains de filets droits des *drifters*, quoique bien plus longs qu'à l'époque de la voile, ils restaient, spécialement à bord des navires écossais, la propriété des membres de l'équipage.

51 Réparer, suite à une déchirure.

52 Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 535.

Dans *Granton Trawler*, œuvre aussi courte que percutante, Grierson, c'est indéniable, a parfaitement su rendre compte de l'environnement technique, des gestes professionnels et de l'enchaînement des opérations du chalutage à vapeur. Cela dit, il ne fait pas suffisamment ressortir la difficulté et la dangerosité de la manœuvre de relevage du chalut, relevage alors latéral. Durant le « trait », c'est-à-dire quand le navire traîne le chalut, l'activité sur le pont est faible ; Grierson « meuble » par des vues sur la mer et les goélands, certes très esthétiques et réussies, mais qui auraient pu être avantageusement remplacées par un accent mis sur les éléments mécaniques du navire, malgré les difficultés techniques du tournage.

L'HOMME ET LA MACHINE DANS *THE HAIRY APE*
D'EUGENE O'NEILL (1921)

Thierry Dubost

*Professeur de langues et civilisations anglo-saxonnes,
Équipe de recherche interdisciplinaire sur la Grande-Bretagne, l'Irlande et l'Amérique
du Nord, EA 2610, Université de Caen Basse-Normandie*

Eugene O'Neill (1888-1953), dramaturge américain d'origine irlandaise, acheva la rédaction de *The Hairy Ape* (*Le Singe velu*) en 1921¹. La pièce, par son esthétique expressionniste habilement maîtrisée, marqua une étape forte dans le parcours d'écriture de cet auteur. Par delà cette dimension formelle, il convient de noter que le dramaturge était parvenu à unir deux mondes jusqu'alors distincts dans ses œuvres, même s'il avait esquissé une mise en rapport dans *Anna Christie*. Il s'agissait, d'une part, de l'océan et de ses marins et, de l'autre, des communautés dans lesquelles ceux qui n'étaient pas les enfants de la mer tentaient d'exister. Dans *Le Singe velu*, le pont entre ces mondes disjoints s'établit autour des rapports qui unissent l'homme et la machine, lesquels constituent le fil conducteur reliant des univers habituellement dissociés. Présentés en premier lieu à bord du navire, un paquebot transatlantique à vapeur, les liens tissés entre les hommes et les machines mettent en avant, à mesure que l'action progresse, une métamorphose, une mécanique sociale devenue inhumaine, et à l'intérieur de laquelle l'individu est broyé. Pour témoigner des divers états de l'être, lorsque la frontière entre hommes et machines fluctue, deux images fortes s'imposent comme signe d'un passage vers une libération inachevée. Il s'agit de tableaux qui se répondent, tant par l'expression verbale² que sur le plan du regard, et qui structurent la quête de Yank³, un marin affecté au département « machine », homme animalisé et grand-maître de la chaufferie.

1 Éditions de référence : Eugene O'Neill, *The Hairy Ape*, dans *The Plays of Eugene O'Neill*, New York, The Modern Library/Random House, vol. 1, 1982 ; trad. fr. *Le Singe velu*, trad. de l'anglais (États-Unis) par Charles Prost et Danièle Bernard, Paris, L'Arche, 1964.

2 « *Yank. But we belong, see!* » (p. 224) [« Yank. — Nous, c'est quelque chose ! » (p. 172)] ; et « *Yank. Where do I fit in?* » (p. 254) [« Yank. — Où est-ce qu'on voudra de moi ? » (p. 203)].

3 Une analyse du texte seul permet de mettre en avant cette continuité, mais il n'est sans doute pas inutile de souligner l'importance de la dimension visuelle du théâtre O'Neillien.

À l'issue de la représentation, deux images frappantes restent sans doute gravées dans l'esprit du spectateur : tout d'abord, par ordre chronologique, dans la scène trois, la rencontre de Yank et de Mildred – la fille d'un millionnaire – dans la chaufferie ; puis le second temps fort construit lors de l'étreinte finale entre un gorille et Yank, brève union fraternelle suivie par un abandon tragique. Le second tableau répond au premier, qui montrait un homme fier de sa force primitive, aveugle quant à son véritable statut, s'enorgueillissant d'une suprématie supposée qui voilait mal sa condition d'esclave – mécanique humaine. Grâce à Yank devant sa chaudière, O'Neill ouvre une réflexion sur la condition humaine, autour des relations homme/machine. Cette analyse, amorcée dans la scène d'ouverture, via les liens qu'entretiennent les hommes et leurs machines, se poursuit par une variation du regard critique initial relatif à des mécaniques ancrées dans le vivant. Partant des illusions perdues d'un marin, qui comprend brutalement qu'il séjourne dans un enfer, O'Neill élabore un discours politique et métaphysique dramaturgiquement complexe. À partir de quelques points d'intersection entre le vécu d'un membre d'équipage, à bord puis à New York, nous tenterons d'entrevoir comment, partant d'un univers maritime idéalisé dans d'autres œuvres, le dramaturge étend son regard interrogateur sur un monde « machinisé ». Il s'agira d'entrevoir comment, par la mise en avant d'enjeux politiques et métaphysiques, le dramaturge questionne la possibilité même pour l'homme de se libérer d'une aliénation délétère, et d'une transformation mécanique de l'être qui conduit à une perte de soi.

Avant de rentrer dans le vif du propos, il n'est sans doute pas inutile de porter un éclairage biographique sur les liens entre O'Neill et la mer. Pendant toute sa jeunesse, chaque été, lorsque la famille O'Neill séjournait à New London (Connecticut), au bord de la mer, Eugene avait été en contact avec des marins, fréquentation qu'il cultiva plus tard dans les bars mal famés de New York, son lieu de naissance. Depuis son plus jeune âge, il rêvait de partir à l'aventure sur un des grands voiliers qui faisaient relâche à New London. L'occasion se présenta bientôt. Le père d'Eugene, James O'Neill, un acteur émigré d'Irlande, espérait qu'un éloignement temporaire et un mode de vie plus salubre serait bénéfique à son fils. Il offrit donc à ce dernier une croisière active en tant que passager apprenti marin à bord du *Charles Racine*, où il devait prendre part aux tâches les moins dangereuses pendant les deux mois que durerait la traversée. Le voilier transportait une cargaison de bois à destination de Buenos Aires où s'installa Eugene, après cette initiation aux activités maritimes. Il entama là-bas un parcours tumultueux ; il acceptait des emplois précaires le temps de procéder à une remise à flot financière, puis demandait son compte afin de profiter pleinement des bars et maisons closes argentines. Au cours de ces dix mois, faute d'argent, il se trouva souvent sans logis et, en mars 1911, dans le dénuement le

plus total, il s'embarqua comme homme d'équipage à bord de l'*Ikala* afin de regagner les États-Unis. De retour à New York, il élut domicile dans un bar-hôtel sordide, *Jimmy the Priest's*, espace très particulier, qui devint son point d'attache. Il y découvrait chaque jour une représentation contemporaine d'un enfer dantesque où se rassemblaient les exclus de la terre, un univers que l'on retrouve dans un grand nombre de ses pièces. Après quelques mois d'enivrement continu et d'oisiveté totale dans des conditions d'hygiène très médiocres, il s'embarqua sur le *SS New York*, un navire à vapeur transportant des passagers, cette fois. Après une traversée à destination de l'Angleterre, où il séjourna pendant une semaine après une courte escale à Cherbourg, il rejoignit le *SS Philadelphia* pour honorer son contrat, tandis que le *SS New York* restait en carénage en Angleterre. Son retour aux États-Unis marqua la fin de sa carrière de marin. Malgré sa brièveté, tant les aspects matériels de la vie maritime que son caractère spirituel nourrirent son œuvre, et s'y trouvèrent représentés à des degrés divers. Plusieurs pièces en un acte furent inspirées par ses tribulations océanes, *Bound East for Cardiff*, *Fog*, *Ile*, *In the Zone*, *The Long Voyage Home*, *The Moon of the Caribbees*, *The Personal Equation*, *Thirst*, *Warnings*, *Where the Cross Is Made*, ainsi que quelques pièces en plusieurs actes, *Anna Christie*, *Gold*, et, à l'évidence, *The Hairy Ape*.

Une esquisse de résumé de *The Hairy Ape* pourrait être formulée comme suit : il s'agit de la représentation du parcours individuel de Yank, lequel tente de recouvrer une appartenance sociale, après avoir pris conscience de l'exclusion dont il fait l'objet dans un monde qu'il croyait dominer. Son infortune ne trouve sa source ni dans une sphère familiale maudite, ni dans des événements qui s'inscriraient dans l'existence des personnages sous forme de destin. On note à cet égard que son surnom, qui désigne avant tout sa nationalité, souligne le manque d'importance des idiosyncrasies. Les éléments de nature à justifier un comportement ou un destin funeste, qui pourraient l'affecter en tant qu'individu différent de ses compagnons, sont gommés ; même sa jeunesse difficile se trouve banalisée. Cette absence de prise en compte d'héritages tragiques vaut d'être notée, en particulier quand on songe à l'importance accordée à l'hérédité et aux dynasties maudites dans l'œuvre o'neillienne. Au milieu de l'équipage, très cosmopolite, la caractérisation minimale, presque réduite à la nationalité, fait sens en cela qu'elle constitue un prélude à un effacement des traits particuliers des personnages, au profit de leur statut de représentants de la race humaine :

Le plafond pèse sur la tête des hommes, qui n'ont pas assez de place pour se tenir debout. Cela accentue encore l'attitude voûtée que ces pelletiers de charbon doivent au développement excessif de leur musculature du dos et des épaules. Ils évoquent un peu ces images qui sont censées représenter l'homme de Néanderthal. Tous ont la poitrine velue ; on sent dans leurs grands bras une

force démesurée ; leur front bas, fuyant, surmonte de petits yeux farouches et rancuniers. Chaque race d'hommes blancs civilisés se trouve ici représentée, mais, à part d'infimes différences dans la couleur des cheveux, de la peau, des yeux, tous ces hommes sont identiques⁴. (p. 155)

L'élément marquant de cette didascalie⁵ est l'importance octroyée au physique des marins, la mise en avant de leur vigueur animale à laquelle il est fait allusion lorsqu'ils sont comparés à des hommes de Néanderthal. Cet aspect appelle quelques commentaires, mais la première phrase mérite également l'attention : l'incapacité physique des marins à se tenir debout dans le poste d'équipage les renvoie symboliquement à un premier état de l'homme, celui où à peine capable de se tenir sur ses deux jambes, il ne se différencie guère des autres animaux. L'apparence physique des personnages a donc un double sens. Elle souligne la robustesse des marins, mais elle signifie également qu'ils incarnent un retour en arrière vers un état premier de l'homme. Leur métamorphose inquiétante s'explique cette fois non par le passage d'une évolution d'une condition animale vers un statut humain, mais par une dégénérescence. À l'origine de celle-ci, un monde qui ne les prend plus en compte en tant qu'êtres, mais en tant qu'accessoires de machines, conjonction de forces inhumaines que le plafond d'acier qui les écrase symbolise : « Le plafond pèse sur la tête des hommes ».

L'équipage comprend uniquement des marins de race blanche, mais ces marins sont de diverses nationalités, ce qu'illustre un discours d'ouverture constitué par une succession d'apostrophes appartenant à différentes langues. Cependant, ce procédé – évocateur de la Tour de Babel – n'a pas l'effet attendu, car la présentation de l'auteur met encore plus l'accent sur les similitudes – « tous ces hommes sont identiques » –, et souligne les attributs communs, simiesques, qui gomment les différences : « Tous ont la poitrine velue ; on sent dans leurs grands bras une force démesurée ; leur front bas, fuyant, surmonte de petits yeux farouches et rancuniers ». La caractérisation de Yank, dont on a vu qu'elle se réduisait presque uniquement à sa nationalité, se voit encore réduite du fait de la faible importance octroyée à l'individu par rapport à des caractéristiques génériques. Yank incarne donc l'homme dans toute sa force brutale, le chef

4 « *The ceiling crushes down upon the men's heads. They cannot stand upright. This accentuates the natural stooping posture which shoveling coal and the resultant over-development of back and shoulder muscles have given them. The men themselves should resemble those pictures in which the appearance of Neanderthal Man is guessed at. All are hairy-chested, with long arms of tremendous power, and low, receding brows above their small, fierce, resentful eyes. All the civilized white races are represented, but except for the slight differentiation in color of hair, skin, eyes, all these men are alike* » (p. 207).

5 Une didascalie, insérée dans le texte de l'œuvre, contient des indications et instructions pérennes que le dramaturge entend donner au metteur en scène et aux acteurs.

d'une tribu de marins qui entretiennent avec la mer des liens quelque peu diffus, puisque leur tâche consiste uniquement à veiller à la bonne alimentation des chaudières. Sa position dominante à l'intérieur de la hiérarchie physique de l'équipage ne lui confère pas un statut particulier dû à quelque dissemblance. Il ne se voit reconnu en tant que chef que parce qu'il représente un état supérieur de la condition de chauffeur, domination qui n'émane pas de la reconnaissance d'une supériorité intellectuelle ou d'une qualification autre que celle de la force surhumaine qu'il a démontrée. Par une syncope temporelle particulière, il marque le retour à un état d'évolution de l'homme qui questionne son titre d'*homo erectus* puisque sa capacité à se tenir debout se voit mise en cause par la didascalie initiale. L'aspect primitif de Yank, mélange de brutalité, de puissance musculaire, retient l'attention de Mildred, qui souligne son statut inhumain en le qualifiant « d'ignoble bête⁶ ! », lors d'une rencontre où chacun d'eux se trouve confronté à une vérité qu'il ignorait jusqu'alors.

Si l'on s'en tient au regard porté par Mildred, il s'ensuit que les rapports qui se tissent entre les hommes et leurs machines donnent lieu à une tension identitaire, dans la mesure où l'essence même de l'homme semble disparaître pour laisser la place à une composante animale. Telle est l'interprétation de Mildred, laquelle n'imagine pas que le point de vue des chauffeurs puisse être différent. À l'inverse de cette vision négative, ces derniers estiment généralement que leur travail ne se limite pas à l'alimentation en combustible de la chaudière ; ils pensent, au contraire, que leur fonction constitue un gage d'appartenance.

Yank. — [...] Dis un peu ce qu'on a à voir avec les gros lards qui voyagent en première ? On est tout de même au dessus d'eux, non ? Un de nous pourrait tous les nettoyer à lui tout seul, et d'une seule main. Descendez-en un, pour prendre le quart dans la chambre de chauffe, et faudra le ramener sur un brancard. Ces mecs là, ça compte pas. C'est rien que des bagages. Qui c'est qui fait marcher le rafiot ? C'est-y pas nous ? Bon. Ca prouve que nous, on est quelqu'un. On est quelqu'un, et ils sont rien du tout. (*Approbatons bruyantes. Yank poursuit :*) Pour dire qu'ici c'est l'enfer, faut être dingue ! Tu te dégonfles, c'est tout. Notre boulot, c'est pas un travail d'hommes ? C'est notre boulot à nous. On fait marcher le rafiot. Pas de fillettes ici⁷. (p. 159)

6 *Le Singe velu*, p. 173.

7 « Yank. (...) *What's them slob in de foist cabin got to do wit us? We're better men dan dey are, ain't we? Sure! One of us guys could clean up the whole mob wit one mit. Put one of 'em down here for one watch in de stokehole, what'd happen? Dey'd carry him off on a stretcher. Dem boids don't amount to nothin'. Dey're just baggage. Who makes dis old tub run? Ain't it us guys? Well den, we belong, dont we? We belong and dey don't. Dat's all.* (A loud chorus of approval. Yank goes on) *As for dis bein' hell-aw, nuts! Yuh lost your noive, dat's what. Dis is a man's job, get me? It belongs. It runs dis tub. No stiffs need apply* » (p. 212).

Les mots « bagages » et « fillettes » indiquent par contraste que contrairement aux passagers, la question de l'existence des chauffeurs et de leur relation au monde ne se pose guère puisqu'ils sont membres de la confrérie des marins. Leur ardeur au travail témoigne de leur capacité à remplir leurs obligations professionnelles, mais elle se révèle également vitale en cela qu'elle conditionne une appartenance qui prend la forme d'une unité avec le monde.

Selon Yank, et ce point marque une rupture totale avec Paddy, l'Irlandais, qui témoigne d'une approche contraire dans ses rapports à la mer, les éléments naturels, mer, vent, brouillard sont dominés par la puissance que la chaudière fournit au navire. Sans même évoquer les rapports de force entre la Nature et les énergies mécaniques, il importe de prendre en compte l'unité qui résulte d'un système dans lequel chaque élément fait partie d'un grand Tout, signe indiscutable d'harmonie et d'appartenance dans la perspective o'neillienne. Lorsque cet ordre nouveau se trouve mis en cause afin que lui en soit substitué un autre – celui représenté par l'officier mécanicien en second qui, à coups de sifflet, tente d'imposer un rythme qui ne correspond pas aux besoins réels de la machine –, les fondements existentiels des marins sont ébranlés.

Leur réaction violente s'explique en partie par la menace que l'intervention extérieure fait peser sur leur relation au monde. À cet égard, Yank, par son comportement, rend plus explicite les sentiments éprouvés par ses compagnons. Grand organisateur des forces chthoniennes, il régit la manière dont la chaufferie est alimentée afin de permettre au navire d'avancer. Cependant, restreindre l'analyse de ses activités et de celles de ses compagnons à leur côté matériel – comme peut le faire Mildred – serait erroné. Il fait office de grand prêtre, mais d'un grand prêtre qui aurait acquis la maîtrise du feu et mettrait sa puissance surhumaine au service de ce qui s'apparenterait à une divinité. C'est pourquoi, lorsque sa suprématie paraît mise en cause par l'officier mécanicien, il affirme sa puissance et se prépare à commettre un crime afin de conserver son rang. Pour les chauffeurs, comme pour Yank, la chaudière n'appartient pas au monde des objets. En se substituant à l'énergie éolienne, elle acquiert une valeur symbolique marquée, puisqu'elle remplace une force naturelle. À leurs yeux, elle devient un moyen de propulsion prodigieux, qui marque le passage à une ère nouvelle, celle des forces mécanisées, reléguant la navigation à voile dans une époque révolue.

Les Temps Modernes, tels qu'ils apparaissent dans la pièce, se caractérisent par la prédominance des machines dans un univers où elles n'avaient jusqu'alors joué qu'un rôle subalterne⁸. Le navire, défini par sa masse d'acier, figure au premier

8 Le sous-titre retenu par l'auteur pour définir sa pièce montre bien, même si le mot *comedy* peut surprendre, qu'il s'agit de retracer l'opposition de deux mondes : « *A comedy of ancient*

plan des éléments mécaniques présentés dans *The Hairy Ape*. La manière dont il est désigné dans les didascalies, avec, notamment, l'expression « les entrailles du navire⁹ », annonce l'humanisation langagière projetée sur les machines par les marins. La dimension affective qui se tisse entre les chauffeurs et le foyer qu'ils alimentent effarouche Mildred, et témoigne d'une relation très particulière. Sa visite touristique dans la chaufferie tourne au drame et s'apparente pour elle à une descente aux enfers. Sans en comprendre les enjeux, elle perçoit que le corps à corps auquel les hommes se livrent avec la chaudière met à jour une brutalité inconnue d'elle, et sa perte de virginité oculaire la traumatise. La force mâle qui s'expose grâce à ces corps à demi-nus ne peut le faire que parce que la relation étrange qu'ils entretiennent avec la machine invalide le rapport de domination utilitaire que Mildred avait sans doute imaginé.

Yank. — [...] Entrez dans la danse ! Le bateau commence à avoir faim !
 Enfournez-lui de la boustifaille ! Remplissez-lui le bide ! Allez, c'est le moment :
 en avant, tous ! Ouvrez-lui la gueule¹⁰ !

L'anthropomorphisme se manifeste tout d'abord grâce au pronom personnel¹¹. Il confirme ce qui, pour Mildred, restera de l'ordre des impressions : la chaudière est perçue comme un élément féminin avec lequel tant le langage – « ouvrez-lui la gueule » – que la gestuelle permettent d'entrevoir symboliquement un rapport d'une nature quasiment sexuelle. Cette approche se trouve confirmée par la présence des mots « bide » et « avoir faim », lesquels actualisent l'idée d'un être vivant qui se serait substitué à l'outil. Le surnom « la gosse¹² » met l'accent sur les affects et, si besoin était, renforce la dimension anthropomorphique des liens que les chauffeurs tissent avec leur outil de travail. Cette personnalisation engendre un discours fruste, bien qu'empreint de respect pour une chaudière grâce à laquelle ils trouvent un ancrage existentiel.

De par sa force vive, inhérente à son fonctionnement, la chaudière s'apparente à un être vivant indomptable, au point d'acquérir aux yeux des chauffeurs un statut quasi divin. Pour surprenant qu'il soit, un tel qualificatif n'a rien d'outrancier ; on a vu en effet que l'utilisation presque magique de la vapeur marquait l'entrée de l'homme dans une ère nouvelle, où il ne dépendait plus de façon immédiate de vents favorables pour faire avancer ses navires. En outre,

and modern life in eight scenes » (p. 205) [« Une comédie des temps anciens et modernes, en huit tableaux » (p. 151)].

9 *Le Singe velu*, p. 155 [« *The bowels of the ship* » (p. 224)].

10 *Le Singe velu*, p. 170 [« *Yank. (...) Git into de game! She's gittin' hungry! Pile some grub in her. Throw it into her belly! Come on now, all of youse! Open her up!* » (p. 223)].

11 Particulièrement signifiant en anglais, puisque l'on s'attend à *it*, et non à *her*.

12 *Le Singe velu*, p. 172.

les liens que Yank et ses compagnons entretiennent avec les machines forment le premier stade d'une réflexion chère à O'Neill, puisque la découverte de nouveaux dieux grâce à des liens redéfinis entre l'homme et ses machines a fait, en 1928, l'objet d'une pièce du même dramaturge : *Dynamo*. Dans *The Hairy Ape*, la chaudière joue un rôle comparable à celui de la dynamo dans l'œuvre précitée. Reuben, le personnage principal, estime que l'électricité constitue la divinité du vingtième siècle, et se met à vivre au rythme d'une dynamo qu'il investit de pouvoirs sacrés. À l'instar de Yank, qui décode les besoins de la chaudière, Reuben en interprète le ronronnement. Sa croyance naïve se transforme en folie meurtrière, et il entraîne sa compagne impure dans la mort, afin d'obéir aux injonctions de la dynamo. Le point commun entre ces deux aventures tragiques réside dans l'impact supposé des révolutions techniques sur les relations que les individus entretiennent avec des instances divines. Dans les deux pièces, les machines se voient hissées à un niveau supérieur, car elles sont censées permettre à l'homme de retrouver une unité avec le monde. À l'origine du besoin de remise en phase, se trouve une rupture d'harmonie avec un univers métamorphosé par des progrès techniques sans précédent, où les vieux dieux ne répondent plus aux attentes des mortels¹³.

Les marins, qui se plient aux exigences de cette machine divinisée, ressemblent à des satyres inféodés à un diable métallique qui aurait acquis la maîtrise du feu. Peu importe le statut de leur divinité, puisque cette forme d'alchimie moderne leur assure une place dans un cycle complexe explicité par Yank à ses compagnons¹⁴. Leur travail, gage d'appartenance, leur permet d'atteindre

13 « *Paddy. [...] Oh, to be back in the fine days of my youth, ochone! Oh, there was fine beautiful ships them days—clippers wid tall masts touching the sky—fine strong men in them - men that was sons of the sea as if 'twas the mother that bore them. Oh, the clean skins of them, and the clear eyes, the straight backs and full chests of them! Brave men they was, and bold men surely! We'd be sailing out, bound down the Horn maybe. We'd be making sail in the dawn, with a fair breeze, singing a chanty song wid no care to it. And astern the land would be sinking low and dying out, but we'd give it no heed but a laugh, and never a look behind* » (p. 213) [« Paddy. — (...) Ah ! ce que je voudrais retrouver les beaux jours de ma jeunesse ! Y avait des bateaux magnifiques, dans ce temps-là, des *clippers*, avec des grands mâts qui allaient jusqu'au ciel, et à bord, des sacrés gaillards, qui étaient fils de la mer, comme si elle les avait portés dans ses flancs. Ah, il fallait voir leur peau et leurs yeux clairs, leur dos droit et leur poitrine large ! Oui, des sacrés gaillards, et qui avaient peur de rien ! Si ça se trouvait, on appareillait pour doubler le Cap Horn. On faisait voile par une brise légère, à l'aube, et on s'en faisait jamais, et on chantait une chanson de marins. Et derrière nous, la terre s'enfonçait doucement, elle disparaissait, mais on lui lançait même pas un dernier coup d'œil, on n'y faisait pas attention, sauf pour rigoler, parce qu'on vivait au jour le jour, parce qu'on était des hommes libres » (p. 160)].

14 « Yank. — [...] C'est moi qui le fais tourner ! Rien qu'à cause de moi, si je veux, tout s'arrête. Tout crève, vous entendez ? Le bruit, et la fumée, et les machines qui font valser le monde, tout s'arrête. Ils sont plus rien. Voilà ce que je dis. Il y a toujours quelque chose qui fait marcher tout ce qui fait marcher le monde. Ça peut pas marcher sans quelque chose, pas

l'unité dans la mesure où, en récompense de leur loyauté, ils croient s'inclure dans un ensemble divin. Leur foi dans les pouvoirs mystérieux de forces occultes explique pourquoi ils projettent sur leur asservissement un ensemble d'images positives.

Par un double transfert, les hommes en charge de la chaudière sacrifient leur personne pour devenir des mécaniques humaines : « Penchés en avant, ne regardant d'aucun côté, et se balançant sur un rythme étrange et maladroit, ils manient leurs pelles comme si elles faisaient partie de leur propre corps¹⁵ ». Ils perdent ainsi leur statut humain au profit d'une dimension animale, comme l'atteste la plaisanterie des marins relative à la tentative de pensée de Yank. Tous considèrent manifestement que penser ne relève pas de leur compétence. Inversement, la machine se voit humanisée, presque divinisée par Yank et la plupart de ses compagnons, jusqu'au moment où Mildred leur apporte, malgré elle, la vérité sur leur propre condition.

L'irruption de Mildred dans la chaufferie aboutit à un changement irréversible des rapports hommes/machines, lesquels se voient soudainement dépouillés de leur splendeur¹⁶. La chaudière redevient un outil, mais la prise de conscience brutale de l'ampleur de ses illusions génère chez Yank une souffrance insupportable, car il ressent le regard critique posé sur lui comme un viol. Incapable de faire usage de la force pour se venger, il tente de renouer avec la pensée, ce qui provoque l'hilarité, puis l'incompréhension des marins lorsqu'ils

vrai ? Et le quelque chose, quand on le cherche, il faut descendre jusqu'à moi. Je suis tout en bas, je vous le dis. Il y a rien après moi. Je suis la fin ! Je suis le commencement. Je donne le départ, et le monde se met en marche. Ça, c'est moi ! Le neuf qui démolit l'ancien ! Dans le charbon, je suis ce qui le fait brûler. Je suis la vapeur, et l'huile pour les machines. Dans le bruit, je suis ce qui fait qu'on l'entend. Je suis la fumée, et les grands express, et les navires à vapeur, et les sirènes dans les usines. Dans l'or, je suis ce qui fait son prix. Et je suis ce qui transforme le fer en acier ! L'acier, c'est ça qui est à la base de tout ! Et moi, je suis l'acier... l'acier... l'acier ! Je suis le muscle dans l'acier, sa force ! » (p. 162) [« *Yank. (...) It's me makes it move! Sure, on'y for me everyting stops. It all goes dead, get me? De noise and smoke and all de engines movin' de woild, dey stop. Dere ain't nothin' no more! Dat's what I'm sayin'. Everything else dat makes de woild move, somep'n makes it move. It can't move witout somep'n else, see? Den yuh get down to me. I'm at de bottom, get me! Dere ain't nothin' foither. I'm de end! I'm de start! I start somep'n and de woild moves! It--dat's me!--de new dat's moiderin' de old! I'm de ting in coal dat make it boin; I'm steam and oil for de engines; I'm de ting in noise dat makes yuh hear it; I'm smoke and express trains and steamers and factory whistles; I'm de ting in gold dats makes it money! And I'm what makes iron into steel! Steel, dat stands for de whole ting! And I'm steel--steel--steel! I'm de muscles in steel, de punch behind it!* » (p. 216)].

15 *Le Singe velu*, p. 170 [« *They bend over, looking neither to right nor left, handling their shovels as if they were part of their bodies, with a strange, awkward, swinging rhythm* » (p. 223)].

16 D'une certaine manière, O'Neill avait annoncé la fragilité latente de cet univers, car seul Paddy, incarnation d'un monde et d'une unité disparus, était parvenu à faire chanter ensemble les chauffeurs, communauté d'expression qui contraste avec les soliloques de Yank.

se rendent compte de son sérieux. Au stade de l'esquisse, il est vrai, sa tentative de pensée symbolise l'amorce de sa renaissance en tant qu'être humain. Privé de toute vie propre jusqu'alors – pour avoir sacrifié sur l'autel d'une fausse divinité l'essentiel de ce qui faisait sa personne humaine – il amorce un retour vers ce qu'il croit être le monde des vivants.

230 Inversée sur le plan du genre, la relation qui lie Yank à Mildred s'apparente à une variation sur le mythe d'Orphée : Eurydice – Mildred – vient par altruisme arracher aux enfers Yank – Orphée –, chef de la race des opprimés. La rencontre avec l'horreur, incarnée par celui qu'elle espérait sauver, lui fait renoncer à son projet. Yank entame alors presque seul une remontée des enfers, mais sa recherche lui révèle l'ampleur de sa déchéance, et l'emprise du mécanique sur le vivant. Lors de sa progression vers une libération espérée, il prend graduellement conscience des difficultés inhérentes à l'anéantissement d'esclavages mécaniques multiformes. Dans cette perspective, sa rencontre avec le gorille, lors de la dernière scène, fait ressortir la naïveté de ses espoirs, puisque sa mise en cage souligne la faible importance du chemin parcouru. Par un retournement paradoxal très schopenhauerien, il s'avère que vivre équivaut à une condamnation à l'enfer, sans aucun espoir de rémission, et si délivrance il y a, elle correspondra à l'entrée dans le royaume des morts.

Après la scène de la chaufferie, qui a montré la pertinence de la lecture de Paddy, lequel percevait la machine comme cause de dégénérescence, Yank met un terme à sa carrière maritime. Son parcours initiatique le fait accéder par étapes à une meilleure connaissance de lui-même. Pour le spectateur, le cheminement douloureux de Yank vers la perte de ses illusions reste marqué par les premières scènes, où les liens tissés entre les hommes et leurs machines mettaient à jour des rapports d'aliénation très spécifiques. L'incomplétude manifeste de sa libération par rapport aux machines, ou à l'acier dont elles sont faites, s'actualise lors de son retour dans un environnement social classique et se construit en écho de son aliénation maritime. À cet égard, la mise en scène – pour peu qu'elle respecte les idées-forces présentes dans les didascalies – devrait souligner encore davantage cette cohérence lors des représentations. Des différences significatives devront certes être prises en compte, si l'on compare, par exemple, la scène d'ouverture avec le dernier tableau. Le passage d'une scène d'intérieur à un espace extérieur sert à traduire le progrès marqué vers une réunion avec le monde naturel. Il demeure que la machine ou l'acier qui dans les premiers instants avaient étouffé les marins, sont toujours présents sous forme d'une cage, dont les barreaux représentent l'incomplétude de la libération de Yank. La scène de la prison ou même la rencontre impossible de Yank avec des êtres mécanisés contribuent à cette cohérence et renvoient sans cesse le spectateur à la situation initiale. Elles font obstacle à la disparition de l'image mentale originelle, celle d'un

enfermement d'êtres primaires, image dans laquelle chaque spectateur finit par se retrouver à mesure que l'action se déroule.

Ses tentatives de vengeance ayant échoué à bord du navire, Yank se rend sur la Cinquième avenue – de New York – en compagnie de Long. Son ami, militant communiste, lui explique que sa haine doit se porter non sur une personne, mais sur un système capitaliste qui l'aliène et le détruit afin de pouvoir prospérer. Mais si Yank s'efforce de recouvrer un statut humain, il n'est que partiellement sensible à la voix de la raison et se laisse volontiers guider par son instinct. Ainsi, lorsqu'il voit une peau de gorille dans la vitrine d'un magasin de luxe, il pense être personnellement insulté et tente d'obtenir réparation immédiate en agressant les promeneurs.

Les hommes sont en redingote, avec haut-de-forme, guêtres, cannes, etc. C'est une procession de marionnettes criardes, avec cependant dans leur indifférence de mécaniques, quelque chose de l'horreur implacable de la famille Frankenstein¹⁷.

Les victimes de sa colère sont censées incarner un type, celui du capitaliste triomphant. Ils ne remarquent guère la présence de Yank sur le trottoir, et ce malgré toutes ses provocations. Dépourvu d'utilité immédiate pour la société, ce dernier sombre dans l'inexistence puisqu'après la négation de son droit à penser, sa matérialité physique se voit niée. La seule manière d'accéder à la reconnaissance consiste à vendre sa peau – au sens littéral, dans la vitrine –, ou à accepter l'aliénation imposée par la société capitaliste. Inexistant en tant que personne, il sera accepté dans un rôle propre, celui d'une force de travail, machine humaine potentiellement utile, à condition qu'il se montre docile et ne réfléchisse pas sur son état. Sans illusions sur sa condition d'esclave – circonscrite tout d'abord à l'univers des bateaux – il s'était mis en quête d'un monde où il pourrait définir une nouvelle appartenance, laquelle lui est une fois encore refusée¹⁸. Il lui est désormais impossible de revenir à son état passé

17 *Le Singe velu*, p. 185 [« *The men are in Prince Alberts, high hats, spats, canes, etc. A procession of gaudy marionettes, yet with something of the relentless horror of Frankensteins in their detached, mechanical unawareness* » (p. 236)].

18 Le sentiment d'appartenance pouvait s'exprimer de diverses manières, mais dans le cas de Yank, le chauffeur, il est symptomatique d'une rupture avec la mer, contrairement à ce qui était vécu au temps de la marine à voile. Les hommes du pont peuvent encore entretenir de tels rapports avec le monde naturel, et cela s'exprime notamment dans leur manière d'envisager la mort, comme le note Marc Maufort : « *It also recurs in Iceman Comeths when Hickey requests his friends to get rid of their illusions in terms of sea imagery : "let yourself sink down to the bottom of the sea. Rest in peace. There's no farther you have to go. Not a single damned hope or dream left to nag you."* In both *Capricorn and Iceman Comeths, death by immersion is endowed with highly positive connotations.* » [« Cela se reproduit aussi dans *The Iceman Cometh*, lorsque Hickey demande à ses amis de se débarrasser de leurs illusions

d'homme-machine, c'est pourquoi il se révolte devant la vitrine qui exhibe sa déchéance, et sa colère se nourrit dans l'insulte latente qu'il perçoit dans cette image dégradante.

Yank se remet sur ses pieds avec un rugissement de joie : il y a une bagarre en vue. — Enfin ! Autobus, hein ? Je vais t'en foutre un, moi, d'autobus ! Il lui décroche un terrible swing, en plein visage. Mais l'homme reste immobile comme si rien ne s'était passé.

L'homme. Je vous demande pardon. (Puis, irrité) Vous m'avez fait rater mon autobus. (Il frappe dans ses mains et se met à crier) Police ! Police ! Aussitôt, coups de sifflets stridents. Des agents accourent de tous côtés et se jettent sur Yank¹⁹.

232

Sans avoir l'importance de la scène de la chaufferie, cet épisode se révèle essentiel car il établit un lien entre deux mondes qui s'étaient ignorés jusqu'alors. D'un côté, les opprimés, exhibés au cours des premières scènes de la pièce, et, de l'autre, les oppresseurs, lesquels parodent dans la Cinquième avenue et ignorent Yank, car il n'est pas des leurs. Sa force brutale ne lui est d'aucun secours face à des êtres impassibles, qui s'excusent après qu'il les a frappés. Malgré leur insensibilité à la violence que Yank exerce sur eux, ils réagissent néanmoins lorsqu'ils estiment que la transgression commise mérite un châtement. Pour ce faire, ils en appellent à un ordre symbolisé une fois encore par un sifflet régulateur. Leur démarche mécanique illustre leur transformation en marionnettes ; elle annonce la perte de contrôle de leur vie au travers d'une soumission au temps, symbolisée cette fois encore par un élément mécanique : l'autobus. Indifférents à leur intégrité morale ou physique, les habitants de la Cinquième avenue préfigurent les personnages du film *Les Temps modernes*²⁰, conférant par leur passivité une légitimité à leur statut d'esclave, puisque seul le respect des horaires de bus leur paraît vital. Individus lobotomisés, ils s'apparentent à des robots dont la vie est régulée par l'une des divinités capitalistes : le temps. Après l'affrontement,

en ayant recours à des images maritimes : «Laissez-vous couler au fond de la mer. Reposez en paix. Vous n'aurez pas à aller plus loin. Il ne vous restera plus un seul rêve ou un seul espoir pour vous harceler». Tant dans *The Calms of Capricorn* que dans *The Iceman Cometh*, la mort par immersion est chargée de connotations positives » (Marc Maufort, *Songs of American Experience: The Vision of O'Neill and Melville*, New York, Peter Lang, 1990, p. 82)].

19 *Le Singe velu*, p. 187 [« Yank. (*seeing a fight—with a roar of joy as he springs to his feet*) *At last! Bus, huh? I'll bust yuh! (He lets drive a terrific swing, his fist landing full on the fat gentleman's face. But the gentleman stands unmoved as if nothing had happened).* Gentleman. *I beg your pardon. (Then irritably) You have made me lose my bus. (He claps his hands and begins to scream) Officer! Officer! (Many police whistles shrill out on the instant and a whole platoon of policemen rush in on Yank from all sides)* » (p. 239)].

20 Film de 1936 ; malgré cette vision commune entre Charles Chaplin et celui qui devait devenir son beau-père, les deux hommes ne se rencontrèrent pas.

les masques tombent et, par delà les apparences, les protagonistes rejoignent Yank dans une fraternité inhumaine, inféodés eux aussi à un ordre destructeur, comme en témoigne l'esclavage inconscient dont ils sont les victimes.

Cet épisode marque la fin d'une lecture en termes d'opposition, au moins pour le spectateur, puisqu'à l'instar de Yank, les tenants du capitalisme se fondent dans le creuset commun d'une oppression qui se résume à un processus de dépersonnalisation. Il en résulte que pour les hommes d'affaires l'aliénation trouve aussi sa source dans les rapports que l'individu entretient avec la machine. Elle prend toutefois une forme plus subtile que celle des chauffeurs, puisque leur corps ne se réduit pas directement à la continuité physique d'un objet ; mais leur démarche indique qu'ils sont affectés tant sur un plan physiologique que mental. On peut également s'interroger *a posteriori* sur la pertinence du discours de Yank, à propos des passagers du navire, et se demander si cet univers de privilégiés, frères de sang des habitants de la Cinquième avenue, n'est pas également peuplé d'esclaves.

Même si Yank ne parvient pas à entrevoir les points de convergence entre lui et les promeneurs, le spectateur ne s'y trompera sans doute pas : l'expressionnisme permet à O'Neill de dresser un sombre portrait de la condition in-humaine dans la société capitaliste, même si les groupes mis en scène ne représentent qu'imparfaitement le corps social dans son entier. Il demeure que le choix opéré – mise en rapport de classes sociales que tout semble séparer – ajoute à l'impact d'une lecture critique qui fait apparaître un assujettissement de l'homme à la machine.

Face à un univers qui, par définition, fait entrave au développement de l'être afin d'engendrer des hommes-machines, Yank comprend que la seule manière de redonner une place à l'homme consiste à détruire le monde qu'il a créé afin d'en reconstruire un nouveau. La voie du salut lui est suggérée lors de son séjour en prison où l'un des ses compagnons d'infortune l'invite à rejoindre les membres des *International Workers of the World*. Au terme de ce cheminement intellectuel complexe pour lui, Yank décide d'en finir avec les esclavages mécaniques dont il est victime et, pour ce faire, il doit anéantir un univers qui, pour l'homme, se révèle délétère par essence.

Le Secrétaire, avec un calme feint. — Les inégalités sociales, vous voulez les supprimer par une action légale, ou avec de la dynamite ?

Yank. — La dynamite²¹ !

21 *Le Singe velu*, p. 197 [« Secretary. (with pretended carelessness) You mean change the unequal conditions of society by legitimate direct action—or with dynamite? Yank. Dynamite! » (p. 248)].

La phraséologie du secrétaire de cellule établit une nette distance entre les désirs de Yank et ceux du syndicat. Il ne s'agit pas d'anéantir, mais de reconstruire une organisation sociale à l'intérieur de laquelle les êtres pourront s'épanouir. Ce discours révolutionnaire traumatise Yank, car il marque la fin de ses espoirs dans une lutte commune pour la reconstruction d'un monde où l'homme s'affranchirait de la tutelle des machines. Il saisit parfaitement les implications d'un propos essentiellement réformateur et perçoit qu'elles illustrent d'une manière pathétique l'incapacité à penser l'individu en tant qu'être, puisque les syndicalistes deviennent les suppôts objectifs d'un système que Yank réproouve²². Sa vision dantesque de la société moderne se trouve encore assombrie par sa triste découverte : là où l'aliénation aurait dû être combattue, il rencontre une pensée totalement inféodée à une lecture économique du monde. Les oppositions manifestes avec les personnages de la Cinquième avenue cèdent une fois encore la place à un ensemble de points convergents, le principal d'entre eux étant l'inféodation acceptée de l'homme vis-à-vis de la machine. Les syndicalistes intronisent le succès d'un système contre lequel Yank s'insurge car, intellectuellement, ils incarnent une mécanique plaquée sur du vivant, apogée d'un système où, dans leurs pensées mêmes, les êtres sont devenus des hommes-machines.

Contrairement aux attendus de la théorie bergsonnienne, le mécanisme plaqué sur le vivant ne provoque pas le rire, mais conduit au désespoir. Il permet en effet de mettre à jour le caractère tragique de l'existence de l'homme moderne. C'est pourquoi l'ultime espoir de Yank se situe dans la réponse que pourra lui apporter un être primitif qui n'adhère pas à un système destructeur et qui, comme lui, a conscience d'avoir rompu avec le monde naturel auquel il appartient.

Yank. — [...] Elle se rendait pas compte que moi aussi j'étais dans une cage, pire que la tienne... Oui, un truc pas beau à voir... Parce que toi, tu peux avoir des occasions de t'échapper, tandis que moi... (Il s'embrouille) Et puis merde ! tout va de travers, pas vrai²³ ?

Le gorille n'apporte pas le réconfort attendu à Yank, car ce dernier perçoit combien il reste marqué par une société dont il est pourtant exclu. Entouré de barreaux d'acier, produits emblématiques d'un univers où l'homme-machine ne sait construire que des prisons, Yank mesure une dernière fois sa solitude au

²² « Yank — [...] Qu'ils aillent se faire voir ! Ils se trompent de route... Toutes les vieilles conneries, baratin, armée et Armée du Salut. Rien dans le buffet ! » (p. 199) [« Yank. (...) *Aw, to hell wit' em! Dey're in de wrong pew—de same old bull—soap boxes and Salvation Army—no guts!* » (p. 250)].

²³ *Le Singe velu*, p. 201 [« Yank. (...) *She wasn't wise dat I was in a cage, too—worse'r'n yours—sure—a damn sight—'cause you got some chanct to bust loose—but me— (He grows confused) Aw, hell! It's all wrong, ain't it?* » (p. 252)].

moment de mourir. D'un point de vue symbolique, mais également sur le plan scénique, il se trouve dans une situation proche de celle présentée lors de la scène d'ouverture. Le doute subsiste en effet quant à son appartenance nouvelle, marquée par la réconciliation avec le monde naturel évoquée par Paddy, même si la prise de conscience de son aliénation constitue indéniablement un premier pas vers sa libération. Cependant, de la chaufferie à la cage, son affranchissement a des allures d'échec, sauf si l'on se place dans une perspective nietzschéenne²⁴, et si l'on considère que le parcours vers l'état de surhomme se résume à un affranchissement de l'emprise des machines, et consiste donc à redevenir humain.

Bien que fortement caractérisé en tant que personnage, Yank devient, au cours de la dernière scène, ce qu'il doit être véritablement : un miroir. Il renvoie au spectateur une image de lui-même, celle d'un individu mis en cage, inféodé à de fausses divinités modernes. En effet, même libéré de tout rapport direct avec la machine, l'homme demeure néanmoins prisonnier de barreaux d'acier, lesquels font écho au processus déshumanisant présenté au cours de la pièce. Tantôt anéanti dans sa substance, tantôt captif, l'homme paraît victime d'un destin tragique.

L'enjeu de la réflexion o'neillienne sur l'homme est fondamental, dans la mesure où l'*hamartia* de Yank²⁵, incarnation de l'homme moderne, présente un caractère social presque universel, puisque sous couvert de progrès représenté par un de ses fleurons maritimes, l'homme s'achemine inconsciemment vers sa propre destruction. Face au danger d'une soumission délétère à la machine, O'Neill met en avant la crise existentielle induite par la confusion des rapports sujet/objet, et montre combien l'être, réalité virtuelle en forme d'oxymore – « homme-déshumanisé » –, ne reflète qu'un anéantissement. Confronté à une dégénérescence potentielle, l'homme-machine se voit donc contraint de se redéfinir en tant qu'être afin, peut-être, de reconstruire un monde à visage humain où l'individu aura enfin la possibilité de s'épanouir, retrouvant l'unité que les marins ressentaient autrefois lorsqu'ils naviguaient sur des voiliers soumis aux forces de la nature.

24 Il semble nécessaire de le faire, si l'on prend en compte l'optimisme latent de la didascalie finale : « *And, perhaps, the Hairy Ape at last belongs* » (p. 254) [« Et le Singe velu, peut-être, est enfin dans le coup » (p. 204)]. Il ne faut, du reste, pas oublier la forte influence de la philosophie nietzschéenne sur la pensée d'Eugene O'Neill.

25 *Hamartia* est un terme aristotélicien ; il désigne la faute du héros tragique, qui provoque sa chute.

II

Nouveaux champs de recherches : travaux en cours de doctorants

PRÉSENTATION DES TEXTES DES DOCTORANTS

Depuis deux ans, le GIS d'histoire maritime propose aux doctorants en histoire maritime de venir présenter, lors de son assemblée générale, les thèses qu'ils ont en cours, ce qui leur permet de préciser leurs idées et de vérifier l'état d'avancement de leurs travaux, et ce qui a le grand mérite de permettre aux lecteurs de notre revue, la décision ayant été prise aussitôt de publier ces présentations, d'être au courant d'une partie essentielle de la recherche en cours en histoire maritime.

La présente livraison comporte huit mises au point dont la diversité est la première caractéristique. Elle nous apprend tout d'abord que ces thésards se répartissent essentiellement entre les périodes moderne et contemporaine, la nouveauté étant que celle-ci tend à prendre de plus en plus de place, ce qui devrait permettre de commencer à combler les trop nombreuses lacunes qui existent pour les XIX^e et XX^e siècles. À l'exception de Lucie Card – « Le pirate de l'âge d'or », texte qui remet en place bien des idées reçues – et d'Hélène Vencent – « Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest », intéressante monographie sur la professionnalisation croissante du métier d'officier de marine –, la seconde caractéristique est l'accent mis sur les aspects commerciaux et portuaires de l'histoire maritime, cependant que Romain Grancher s'inscrit dans un domaine qui ne relève ni de l'un ni de l'autre : la gestion du monde de la pêche comme « situation de ressources communes », étudiée à travers les procès-verbaux d'inspection de Le Masson du Parc dont la mission a pour but de permettre d'éviter – déjà ! – « la dépopulation des océans ».

L'étude de Livourne (Francesca Morucci) approfondit ce que peuvent être désormais les relations entre un port et sa ville, et comment peut se faire l'intégration de ces deux éléments qui ont trop vécu de manière quasiment séparée. Pour sa part, Hiroyasu Kimizuka étudie de manière globale – ce qui n'avait jamais été fait jusqu'ici – le transport des vins d'Aquitaine en Bretagne au XVIII^e siècle et leur redistribution dans la province. Par sa visée également synthétique, la thèse de Frédéric Candelon-Boudet apporte aussi un regard neuf sur les capitaines de navire bordelais en ce même XVIII^e siècle. L'immigrant d'Antoine Resche est en fait pour la Compagnie générale transatlantique, comme pour les autres compagnies d'ailleurs, un « produit » à transporter ; il nous montre les difficultés qu'elle a rencontrées à cet égard et sa place secondaire : entre 1884 et 1924, elle est, la plupart du temps, « une compagnie

en retrait », qui n'a jamais réussi à tenir une place dominante. Quant au code ISM (International Safety Management), rendu obligatoire en 2003, il illustre, souligne Claire Flecher dans le cadre d'une thèse de sociologie en préparation, « les tensions au sein desquelles le navire doit se faire une place : entre les contraintes de flux, de concurrence, de temps et de sécurité, et l'instabilité du milieu maritime ».

Nul doute que les multiples centres d'intérêt ainsi abordés apporteront un réel enrichissement de nos connaissances, à travers ces très prometteuses mises au point.

Jean-Pierre Poussou

LE PIRATE DE L'ÂGE D'OR : DU BANDIT DES MERS À L'AVATAR HÉROÏQUE

Lucie Card

CRHIA, université de Nantes

L'histoire de la piraterie est extrêmement longue, riche et variée. Des récits d'Homère aux journaux télévisés, elle n'a jamais vraiment cessé, accompagnant toujours fidèlement le développement du commerce maritime, dans toutes les productions culturelles. Particulièrement féconde dans les périodes de faiblesse des États, elle a pris des formes multiples, du simple brigandage des populations littorales à de véritables organisations criminelles de grande envergure. Pourtant, dans cette profusion de modèles, un type particulier de pirate semble symboliser à lui seul toutes les représentations du genre : le pirate de l'époque moderne, et plus précisément celui de l'âge d'or de la piraterie européenne, particulièrement active dans les Antilles et l'océan Pacifique, à la charnière des XVII^e et XVIII^e siècles. Affublé des traits stéréotypés de son personnage, de la jambe de bois au perroquet, en passant par le tricorne crasseux, il est devenu un véritable héros, réceptacle des rêves et des envies d'exotisme des Européens. Présent dès l'enfance à travers des contes où il côtoie des sirènes et autres créatures merveilleuses, il continue de fasciner à tout âge, comme en témoigne le succès des œuvres culturelles s'appuyant sur ses aventures. De la série de films hollywoodiens *Pirates des Caraïbes* en passant par les dizaines de réécritures de *L'Île au trésor*, y compris dans le neuvième art, avec notamment la série des auteurs français Xavier Dorison et Mathieu Lauffray¹, le pirate de l'époque moderne apparaît comme un véritable *el dorado* à la fois pour les artistes et l'industrie du divertissement. Ajoutons que lui sont également associés des idéaux nobles de liberté, de partage équitable, de solidarité, et il devient un avatar idéal pour des partis politiques et autres mouvements sociétaux en quête de figures fortes. De tout cela résulte une image générale extrêmement positive, à portée quasi universelle, empreinte d'une aura de légende si forte qu'elle semble annihiler complètement les faits et le contexte historique ayant permis l'émergence de cette piraterie. On en oublierait presque que ces pirates ont bel

1 Xavier Dorison et Mathieu Lauffray, *Long John Silver*, Paris/Montréal, Dargaud, 2007-2013, 4 t.

et bien existé, et qu'ils sont avant tout des hors-la-loi aux prises avec un monde violent et cruel.

En effet, plus d'un siècle après la découverte de Christophe Colomb, les îles et le continent américain sont le théâtre d'une lutte intense entre nations européennes, pour la domination de ces territoires. Corollaires de ces guerres plus ou moins déclarées, les pirates, agglomérat hétérogène de populations immigrées du vieux continent, d'esclaves marrons ou encore d'indigènes en perdition, cherchent à profiter des richesses des convois espagnols, mais aussi du commerce atlantique de plus en plus florissant. Ainsi, entre 1690 et 1730, ces territoires connaissent une expansion de la piraterie si importante que l'on parle alors d'âge d'or du phénomène. Ceux qui la pratiquent, qui sont des criminels, connaissent cependant bien plus souvent la misère, la mort et la pauvreté que la richesse et la gloire. Lorsqu'ils prennent des navires à l'abordage, ou bien pillent des cités du continent comme Maracaïbo ou Vera Cruz, ils volent, tuent, violent et mutilent les populations locales. Le pirate historique semble alors bien loin du héros presque débonnaire de nos fantasmes. Cependant, la question de la manière dont les contemporains perçoivent cette piraterie doit bel et bien être posée.

242

AMBIGUÏTÉS D'UN ACTEUR D'UNE SOCIÉTÉ COLONIALE EN PLEINE CONSTRUCTION

En dépit du défi qu'elle représente à l'encontre de l'autorité des États, la piraterie a longtemps été tolérée, voire encouragée. Dès la deuxième moitié du *xvi*^e siècle, mettre en péril l'hégémonie espagnole sur les nouvelles terres conquises dans les Antilles devient un objectif essentiel pour les grandes nations européennes. Alors que les Hispaniques se détournent des Caraïbes pour s'intéresser au continent, les vides ainsi créés sont rapidement utilisés par les autres Européens pour prendre pied dans cette partie du monde. Attirés par les richesses transportées par les galions vers l'Espagne, les premiers pirates s'installent dans ces territoires désertés, pour harceler les navires. Leurs actions viennent porter atteinte à la toute puissance hispanique et permettent d'alimenter un important marché de contrebande, essentiel aux premiers colons, afin de contourner les monopoles et taxes pesant sur les marchandises. La piraterie représente d'ailleurs souvent un moyen de subsistance plus ou moins ponctuel pour ses premiers habitants, dont l'acclimatation à la vie rude des tropiques est extrêmement difficile.

S'ouvre alors un *xvii*^e siècle de guerre quasi perpétuelle entre les nations européennes pour la conquête de territoires. Par leur habileté au combat, leur bonne connaissance du milieu et de ses habitants, les pirates apparaissent comme des auxiliaires utiles lors des expéditions de conquête. Bien que difficilement contrôlables, leurs débordements sont tolérés, car ils participent à l'effort général

de lutte. Mais, surtout, la piraterie représente un gros potentiel économique. La prise de butin continue d'alimenter l'interlope, et également d'injecter des richesses dans l'économie locale. De grands propriétaires n'hésitent pas à investir dans des équipages pour des expéditions de piraterie, afin d'engranger du capital et, parmi les colons les plus aisés, il n'est pas rare d'observer des fortunes qui doivent pour une part à cette activité. Le pirate n'est donc pas simplement un criminel, mais un élément en vérité partie prenante d'une société coloniale émergente, qui s'appuie sur ces électrons libres pour servir ses propres intérêts.

L'ambiguïté est d'autant plus forte que le statut réel des acteurs de la piraterie reste flou. Dans les lois, les situations de prises légales sur l'ennemi sont relativement précises. Un corsaire est, en temps de guerre, un soldat du roi, mandaté officiellement par une lettre de course pour agir. Il en est de même pour le flibustier, terme rattaché spécifiquement aux territoires des Antilles. Dans les faits, la situation est bien plus complexe : il n'est pas rare de voir un corsaire outrepasser ses droits, attaquer en temps de paix officielle, ou encore de voir des flibustiers agir sous le couvert d'une fausse lettre de marque. Gouverneurs corrompus cherchant à s'enrichir, intérêt diplomatique des États à agir de façon indirecte, climat général de non respect du droit, tout concorde à rendre le statut de la piraterie complexe.

Cette situation évolue cependant à l'aube du XVIII^e siècle. Après des décennies d'affrontements incessants, la domination de la puissance britannique s'affirme. Forte d'une marine puissante, et mue par une politique extérieure ambitieuse, elle met progressivement la main sur de vastes territoires, à la fois dans les îles et sur le continent. De plus, le commerce international, florissant, a besoin de cadres stables pour perdurer et pousse ainsi les nations à consolider les acquis plutôt qu'à multiplier les conflits sans lendemain. La plantation de sucre devient la culture dominante, d'autant plus que sa consommation explose en Europe. Ce type d'exploitation nécessite l'investissement de capitaux importants, hors de portée des petits propriétaires, et devient donc la nouvelle manne d'une noblesse européenne enfin intéressée à l'exploitation des colonies, alliée à des familles de riches négociants. Les liens avec la métropole s'affirment, le poids économique de ces exploitations d'outre-mer est désormais immense. Dans cette nouvelle société précapitaliste, la piraterie devient gênante. L'interlope perd de son intérêt, car trop incontrôlable, et le commerce international a besoin d'une stabilité forte pour pouvoir perdurer. Les pirates sont des alliés trop insoumis, trop gourmands, et ils mettent à mal une autorité royale qui se fait grandissante sur le Vieux Continent. Une répression plus sévère se met donc en place, en particulier du côté du Royaume-Uni : les pirates sont poursuivis, arrêtés, exécutés. Parallèlement, se mettent en place des politiques d'amnistie qui permettent à certains de regagner une vie civile, désormais plus profitable

qu'une éternelle errance sur les mers. Cette politique est si efficace, qu'après 1730 la piraterie en est réduite à un phénomène épisodique. D'élément indissociable de son espace et de son milieu, le pirate devient donc un indésirable, en tout cas pour une partie de la société coloniale, alors même qu'il connaît une période d'expansion formidable.

CRIMINEL MARITIME ET PERSONNAGE LITTÉRAIRE

244

La piraterie est avant tout définie comme une attaque contre les biens, un vol commis en mer, auquel peut s'adjoindre la violence envers autrui, voire le meurtre. Elle fait donc partie des faits divers de l'époque, et s'ancre dans la réalité de la vie quotidienne. Ainsi, la presse, qui émerge au xvii^e siècle, se fait le relais des actes de piraterie. Sa place est très variable selon les pays européens, mais son influence est en pleine expansion, en particulier au Royaume-Uni, puis en Amérique du Nord. Si la *Gazette de France* reste relativement discrète dans ce domaine, les journaux anglais puis américains semblent en revanche très friands de ce type de sujet. On peut citer, par exemple, le récit détaillé dans le *Boston News Letters* de la dernière bataille et de la mort d'Edward Teach, alias Barbenoire, en 1718. L'une des autres voies de diffusion des récits de méfaits criminels réside dans un ensemble hétéroclite de publications de comptes rendus de procès et autres biographies criminelles, formant des feuillets de potence, particulièrement diffusés et lus par les Anglo-Saxons. Le pirate y trouve sa place au milieu des autres figures de bandits de grand chemin, meurtriers et escrocs en tout genre. L'*Old Bailey*, cour criminelle centrale de Londres et du comté du Middlesex, jugeant les crimes les plus graves, ceux susceptibles d'encourir la peine capitale, s'est notamment fait une spécialité de ce genre de publication. La piraterie rentrait normalement dans la juridiction de l'Amirauté, cependant un certain nombre de procès de pirates eurent lieu au *Old Bailey*. Les premières compilations de comptes rendus de procès ont été imprimées en 1674, puis à partir de 1678 ces recueils ont été publiés régulièrement, à chaque session de la cour. Souvent associés à ces derniers, se trouvaient les *Ordinary's Accounts*, c'est-à-dire les récits de vie et confessions des criminels exécutés, recueillis et rédigés par le chapelain de la prison de Newgate. Dans la même lignée, on retrouve les *Newgate Calendars*, recueils de vie de condamnés. Le pirate y est placé en tant que contrevenant à la loi, et dans un contexte précis, avec de nombreux détails sur les circonstances de ses actes. Il y apparaît comme un marin qui a trahi sa corporation et son pays, en cédant à l'appel de l'avarice. Répondant à la fois à l'appel du sensationnalisme naissant et à une visée moralisatrice, les rédacteurs utilisent l'exemple de la conduite des pirates pour asséner des leçons sur la bonne conduite à tenir, et prévenir les honnêtes citoyens de ce

qu'ils risquent en choisissant les chemins de la perdition. Les pirates y restent des individualités à part entière, des hommes avec un caractère propre, souvent chahutés par une destinée difficile. Beaucoup plaident d'ailleurs l'enrôlement de force, expliquant qu'ils n'avaient pas le choix d'entrer en piraterie, car soumis à l'autorité des quelques mutins. La vie de marin semble une voie propice à la débauche, aux blasphèmes et à la violence, dont il faut se préserver.

Parallèlement, le pirate apparaît dans des récits littéraires. Dans les premiers temps de la conquête, les écrits émanent avant tout de religieux espagnols, en particulier des jésuites. Comme il s'agissait de décrire les territoires, leur faune et leur flore, mais aussi l'état des missions, ces récits se concentraient principalement sur les rapports avec les Indiens et les progrès de l'évangélisation. En dehors de cela, de rares biographies de conquistadors furent publiées ainsi que quelques ouvrages, hérités d'une tradition ibérique déjà établie depuis le xvi^e siècle, sur les récits de naufrage. Aventures picaresques, elles mettent en scène des personnages confrontés aux caprices du destin. En réalité, ces premiers récits ayant pour cadre les Antilles et l'Amérique, dans lesquels n'apparaissent pas les pirates, sont peu nombreux et peu lus.

Les choses évoluent au siècle suivant, avec le règne du récit de voyage. De nombreuses « Histoires » des Antilles, chroniques des colonies, de leur établissement, de la géographie, sorte de guide de l'immigrant à destination des Européens, voient le jour. Reprises jusqu'au plagiat sur les premiers chroniqueurs, les œuvres des pères Du Tertre, Labat ou encore Rochefort sont largement diffusées, vulgarisant les connaissances sur les colonies. Les pirates y apparaissent ponctuellement, comme partie intégrante du folklore d'une société coloniale en construction. Mais le tournant s'opère avec la publication d'un ouvrage signé par un pirate en personne : *Histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalez dans les Indes*². Publié d'abord en néerlandais, l'ouvrage est ensuite traduit en français, alors qu'il est l'œuvre d'un natif de Honfleur. Huguenot, Alexandre-Olivier Exquemelin, qui a reçu une formation pour être chirurgien, doit quitter la France où il n'a plus le droit d'exercer sa fonction en raison de sa foi. Il part aux Antilles en tant qu'engagé, rejoint des boucaniers, puis des flibustiers avec lesquels il s'engage pour une série de courses à travers les Caraïbes. Dès la première publication, le succès est au rendez-vous, poussant à la publication d'un second tome, qui rencontre le même intérêt auprès des lecteurs. Les éditeurs se mettent alors en quête de récits de voyages qui puissent assouvir les nouveaux appétits littéraires des européens. Sont publiés des journaux d'autres pirates, flibustiers, ou corsaires,

2 Alexandre-Olivier Exquemelin, *Histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalez dans les Indes*, Paris, J. Lefebvre, 1686, 2 vol.

tels que ceux de William Dampier, Raveneau de Lussan, Lionel Wafer, ainsi qu'une myriade de récits de voyage en tous genres dans lesquels la piraterie est presque toujours présente. Cette vague vient d'abord des Britanniques, qui sont les premiers à publier ce type d'ouvrages, qui sont ensuite traduits et diffusés partout en Europe. Des romans imitant la forme de récits de voyages sont édités, en professant une authenticité toute fictive. On peut ainsi citer l'œuvre de l'écrivain Alain-René Lesage, *Les Aventures de Monsieur Robert Chevalier dit de Beauchêne, capitaine des flibustiers de la Nouvelle France*³, composé à la manière d'un récit de vie, et narrant les périples de son héros au Canada et ses aventures dans la flibuste, reflet de cette volonté européenne de courir le monde, non pas pour coloniser, mais plutôt pour faire fortune rapidement et vivre de nombreuses péripéties. Ces romans ne sont d'ailleurs plus en grande majorité les œuvres de personnes ayant réellement vécu dans les colonies, mais le produit de l'imagination d'écrivains bien casaniers, en mal d'exotisme, et déjà nourris de l'influence des premiers récits de la geste pirate.

Avec l'entrée dans le siècle des Lumières, le récit de piraterie bascule du monde des récits d'aventures vers celui des idées. Les auteurs se servent alors de ce cadre si particulier et fantasmagorique pour lancer des idées nouvelles, établir des modèles d'utopies et de contre-utopies dans ce monde nouveau, où il paraît possible de tout recommencer. Daniel Defoe, avec *A General History of the Pyrates: from their first rise and settlement in the Island of Providence, to the present time, with the remarkable actions and adventures of the two females pyrates Mary Read and Ann Bonny*, qu'il signe du pseudonyme Captain Charles Johnson, présente au lecteur ses idées politiques, morales et religieuses, cherchant à montrer que, pour lui, les véritables criminels se trouvent non pas chez les pirates, mais parmi les usuriers et autres oppresseurs du petit peuple⁴. Les colonies font partie intégrante des réflexions des intellectuels, comme en témoignent des ouvrages tels que *L'Histoire philosophique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes* de l'Abbé Raynal, véritable vulgate de la colonisation éclairée, où les pirates ont également leur place⁵. Les idées sur l'Amérique sont plus contrastées qu'au siècle précédent : tout à la fois, le territoire et ses habitants fascinent et effraient en montrant dans quels

3 Alain-René Lesage, *Les Aventures de Monsieur Robert chevalier dit de Beauchêne, capitaine des flibustiers de la Nouvelle France*, Paris, chez E. Ganeau, 1732.

4 Captain Charles Johnson (pseud. de Daniel Defoe), *A General History of the Pyrates: from their first rise and settlement in the Island of Providence, to the present time, with the remarkable actions and adventures of the two females pyrates Mary Read and Ann Bonny*, London, T. Warner at the Black-Bay in Pater Noster Row, 1724.

5 Guillaume-Thomas Raynal, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, Amsterdam, s.n., 1770, 6 vol.

travers l'homme peut tomber s'il se laisse trop aller à ses instincts. Les récits quittent tout à fait le vraisemblable pour gagner le monde de l'imaginaire, où les habitants de l'Amérique coexistent avec des créatures extraordinaires.

Dans la sphère littéraire, le pirate devient un avatar, une figure vide dans laquelle se projettent les envies et les idées de chaque auteur. De personnage, il devient outil.

MULTIPLICITÉ DES PERCEPTIONS

La présence du pirate n'est donc pas uniquement cantonnée à la rubrique des faits divers, mais elle envahit au contraire rapidement la littérature, s'illustrant à travers des genres très divers. Le pirate hante tout à la fois les récits de fiction romanesque, les écrits à visée authentique comme les journaux de bord, ou encore les biographies criminelles. Dans cet éventail de supports, il se décline sous de multiples aspects, au service du genre particulier dans lequel il évolue. Dans les premiers récits de voyage ou les mémoires traitant des colonies d'Amérique, le pirate est un élément essentiel de la peinture d'un milieu et d'une population, au même titre que les indigènes ou la faune locale. Ils permettent d'ancrer le récit dans un contexte, une réalité particulière mais aussi de constituer un attrait pour les nouvelles terres. Pour exploiter les colonies, il faut donner envie aux futurs colons de venir s'y installer, exciter leur curiosité, mais aussi aviver leurs espoirs. Cela passe à la fois par des descriptions de paysages somptueux, de climats doux et de notions pragmatiques, comme la possibilité de faire un commerce florissant ou une plantation réussie, mais également par la création de figures évocatrices. Le pirate apparaît parfait pour ce rôle car, en dépit de son statut de criminel, il est libre, fort, courageux, et indique les possibilités nouvelles de richesse qu'offre un tout nouveau continent. Il personnalise particulièrement les désirs d'une jeunesse européenne turbulente, en particulier les cadets, cherchant à échapper à un destin familial en démarrant une nouvelle vie à l'autre bout du monde. Il prouve que ces territoires font naître des personnages illustres, dont les valeurs guerrières sont reconnues, véritables nouveaux chevaliers des Amériques : « La féodalité qui disparaît en France [...] se reconstruit d'elle-même à l'île de la Tortue : comme aux plus beaux temps du Moyen Âge le plus noble était le plus brave et conquérait ses titres, la Hache d'abordage à la main⁶ ». Le père Labat comme le père Du Tertre sont indulgents avec ces « enfants terribles », dont la débauche n'est qu'une illustration de leur énergie. En ce sens, le pirate rejoint les autres acteurs typiques de l'épopée coloniale, à la

6 Gilbert Chinard, *L'Amérique et le rêve exotique dans la littérature française au xvii^e et au xviii^e siècle*, Paris, Hachette, 1913 ; rééd. Genève, Slatkine reprints, 2000, p. 40.

manière des coupeurs de bois de campêche ou des coureurs de bois du Grand Nord canadien : personnages libres, vivants dans la nature sauvage, en contact avec les populations indigènes, à la fois marginaux et utiles en temps de conflits.

Presque à l'opposé, le pirate des feuillets criminels anglais sert à mettre en valeur les qualités du marin honnête et travailleur. Les comptes rendus de procès collectés et publiés par la cour de justice *Old Bailey* de Londres, ou encore les *Newgate Calendars*, à partir du XVIII^e siècle, ont une visée divertissante et moralisatrice, en réjouissant le goût du lecteur pour les péripéties, tout en lui indiquant que chacun peut se retrouver face à la potence s'il ne suit pas le droit chemin. Le pirate, par sa violence, souvent représentée par le fait qu'il se mutine et tue son capitaine, brise la confiance qui est essentielle pour la bonne marche de la marine, militaire ou marchande, véritable institution en Angleterre. Ceux qui parviennent à échapper aux pirates, à les dénoncer, sont mis en avant, car capables de résister à l'attraction de la cupidité, qui pousserait les hommes à se faire pirates. Les rédacteurs de ce type d'ouvrages utilisent les actes des pirates pour nourrir leur récits de péripéties diverses et de détails sanglants afin de faire frémir un public malgré tout fasciné.

Dans les œuvres de fiction pure, le pirate se dilue davantage encore, pour devenir le porte-parole des idées de son auteur. Pour Daniel Defoe, les pirates sont comparables à la *mob* anglaise, utilisés, manipulés par les États, puis anéantis quand ils ne sont plus utiles, les véritables criminels désignés étant les possédants, l'autorité politique et religieuse. Il utilise ces figures pour distiller ses opinions de dissident. Il va jusqu'à utiliser la communauté des brigands de mer pour présenter son utopie : *Libertalia*, microsociété de pirates vivant de façon égalitaire avec les indigènes. À l'opposé des cadres traditionnels, elle permet de mettre en lumière les travers de la société d'Ancien Régime. Pour Voltaire, le pirate est un conquérant, qui malgré sa violence, incarne un dynamisme réjouissant, écho de celui de la bourgeoisie face à l'inertie de la noblesse européenne. Il se fait aussi le chantre des minorités, à travers par exemple son récit d'un « corsaire » noir, révolté contre l'esclavage, dans *Histoire des voyages de Sacramento*⁷. De par son détachement du cadre de la vieille Europe et son caractère marginal et révolté, le pirate offre un angle idéal pour ces auteurs des idées nouvelles.

Cependant, la diversité des représentations du pirate et de sa légende ne s'attache pas seulement à des genres littéraires spécifiques. Elle se fait également le reflet de spécificités nationales, de contextes culturels différents et même de la personnalité de chaque auteur. Les Français évoquent plus facilement

7 Voltaire, *Histoire des aventures de Sacramento écrit par lui-même*, dans *Suite des mélanges de littérature, d'histoire et de philosophie*, Genève, Cramer, 1756.

les pirates en tant que flibustiers ou corsaires, le mot de pirate en lui-même étant surtout réservé aux brigands britanniques, accusés d'être les plus cruels, de par leur absence de foi catholique. Ce pirate français est, le plus souvent, présenté comme agissant au service de son pays en participant à une lutte acharnée contre les autres nations par ses prises. Il est d'ailleurs absent de la littérature criminelle française, car on lui préfère la figure d'un Mandrin ou d'un Cartouche. L'attachement à la mère patrie reste une donnée incontournable, même pour ces aventuriers, se faisant l'écho d'une France encore fondée sur les valeurs foncières, mais aussi sur la noblesse. Se fait ainsi jour l'image d'un pirate aristocratique, ancré dans le passé, abandonnant toutes valeurs de partage, pour s'établir au cœur d'une hiérarchie tout aussi forte que celle du continent. *L'Exil de Poléandre* de Marin Le Roy de Gomberville – désignation générique pour une succession discontinue de quatre romans parus de 1619 à 1637 – met en scène le corsaire Bajazet, établissant une République de pirates sur une île où il se conduit en véritable tyran, régnant sur sa cour, très similaire dans ses codes à ce que l'on pouvait trouver à Versailles⁸. Ses traits se retrouvent également dans les pièces de théâtre, accentuant le caractère noble de ce pirate, en lui ajoutant les termes de « Prince » ou « Illustre », et aspirant à retrouver de toute façon son prestige en réintégrant la vie civile à la fin du récit. La littérature de cour cherche ici à récupérer la figure du pirate à son compte, pour en faire le défenseur de ses propres valeurs : gloire, vaillance au combat, sens de l'honneur. « Elle subsume et anoblit la figure, nommée cette fois *corsaire*, de manière à faire rentrer dans les rangs aristocratiques le discours déviant de la flibuste authentique⁹ ». Au contraire, le pirate des récits anglais est avant tout un personnage populaire, abondamment présent dans la littérature des *chapbooks*, et autres *ballads*. Le brigand des mers y est devenu une figure récurrente, à l'évocation bien plus nombreuse que pour le cas français, et à qui l'on ne renie pas le titre de pirate. Il est davantage taxé d'athéisme, ou même de complicité avec le démon, alors que ses homologues français présentent en majorité un visage de bon catholique, en dépit de leurs crimes.

Il en résulte une variété considérable dans les portraits du pirate, loin de l'uniformité que nous connaissons actuellement, nourrie également de la personnalité et de la volonté de chaque auteur. Leurs parcours sont différents et le récit de leur vie en fait des personnages uniques, avec leur propre caractère. Même du point de vue physique, aucun particularisme récurrent n'est notable.

8 Marin Le Roy de Gomberville, *Poléandre*, Paris, A. Courbé, 1637.

9 Sylvie Requemora, « L'imagerie littéraire du "Tiran de la mer" au XVII^e siècle : des récits de voyages et des histoires de flibustiers aux traitements romanesques et dramaturgiques », dans Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chipon (dir.), *Les Tyrans de la mer. Pirates, corsaires et flibustiers*, Paris, PUPS, 2002, p. 313.

Chaque pirate décrit par Daniel Defoe a sa propre particularité : Black Beard est terrifiant, peu soigné, cruel avec son équipage, alors que Stede Bonnet est un gentleman, amené à la piraterie pour échapper à sa femme acariâtre. Si les uns se présentent repentants par rapport à leurs actes, les autres demeurent cruels et impitoyables jusqu'à la potence. Alexandre-Olivier Exquemelin ne cherche jamais à minimiser les crimes et atrocités commis par ses camarades, à « traiter les hommes comme s'ils n'avaient pas été des hommes¹⁰ », alors qu'au contraire le flibustier Raveneau de Lussan, lui aussi auteur de son propre récit de vie, cherche toujours à justifier ses actes, en expliquant qu'il n'enfreignait pas les règles de la guerre, alors qu'en réalité il cherche tout simplement à s'attirer les faveurs de l'État français pour réintégrer la société. La violence même qui doit être le centre de la vie de ces hommes est parfois nuancée par la miséricorde dont font preuve certains équipages en traitant correctement les otages ou en libérant des esclaves. Endémiques à la fois dans la presse et dans la littérature, les pirates anglo-saxons semblent dominer et s'imposer, comme nous le montre encore l'imaginaire actuel.

La perception de la piraterie moderne à son apogée n'est donc pas uniforme, mais bien au contraire complexe et évolutive. Dès le départ, le contexte même de son émergence pose les jalons d'un statut ambigu propre aux différentes interprétations, entre brigands menaçant le commerce et guerriers valeureux au service de la conquête de nouveaux territoires. Évoluant très tôt entre les faits et la légende, elle est à la fois un prétexte aux discours moralisateurs d'une société aux cadres de plus en plus rigides, et une figure de l'exotisme et de la liberté. Il semble que son basculement définitif dans la sphère littéraire, notamment avec la vogue du roman maritime du XIX^e siècle, en particulier l'immense succès de *L'Île au trésor* de Robert Louis Stevenson, ait achevé de le transformer en héros, personnage de fiction soumis à des péripéties. Cependant, ces récits tardifs ne doivent pas être considérés comme les seuls instigateurs du mythe, d'autant plus que les historiens du siècle dernier, en se basant sur les premiers récits de Defoe et d'Exquemelin sans véritable recul critique par rapport à l'authenticité des faits, ont très longtemps laissé perdurer des inexactitudes, voire des erreurs, alimentant une vision tronquée de la piraterie, aujourd'hui encore difficile à éliminer.

¹⁰ Alexandre-Olivier Exquemelin, *Histoire des aventuriers flibustiers...*, op. cit., p. 474.

LE MONDE DE LA PÊCHE COMME SITUATION
DE « RESSOURCES COMMUNES » :
LE CAS DE DIEPPE, DES ANNÉES 1720 À LA RESTAURATION

Romain Grancher
GRHIS, université de Rouen

Dans les années 1720, François Le Masson du Parc, inspecteur général des pêches, parcourt à plusieurs reprises les côtes occidentales du royaume de France, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne, et dresse, pour chaque ressort d'amirauté, un procès-verbal de sa visite dans lequel il décrit avec une minutie exceptionnelle les pêches pratiquées par les populations riveraines. Les deux comptes rendus qu'il écrit à la suite de ses visites à Dieppe en 1724 puis en 1729, véritables tableaux de l'un des plus grands ports de pêche français au XVIII^e siècle, constituent le point de départ à la fois chronologique et méthodologique des recherches que je mène dans le cadre de ma thèse, consacrée au monde de la pêche à Dieppe entre les années 1720 et la fin de la Restauration. Ce court article n'a pas pour but de présenter une synthèse de ces recherches, mais simplement de montrer comment je me suis inspiré de certaines propositions formulées par des chercheurs en sciences sociales attentifs à la problématique environnementale des ressources communes pour construire un cadre d'analyse approprié à mon objet d'étude.

Les procès-verbaux d'inspection de Le Masson du Parc sont bien connus des historiens des sociétés littorales – notamment grâce aux travaux fondateurs d'Éric Dardel et de Michel Mollat¹ – mais les conditions et les enjeux de leur production n'ont pas toujours été suffisamment pris en compte, si bien qu'une lecture ethnographique de ces sources a longtemps dominé l'historiographie. Or, loin d'être le reflet neutre et fidèle des mondes de la pêche d'Ancien Régime, ces procès-verbaux d'inspection sont d'abord la trace d'une entreprise politique visant à mieux connaître le métier de la pêche pour mieux gouverner le rivage,

1 Voir Éric Dardel, *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e siècle d'après les procès-verbaux de visite de l'Inspecteur des Pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Paris, PUF, 1941 ; Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987.

ses populations et ses ressources². À l'origine de la décision d'envoyer, à partir de 1723, un inspecteur des pêches visiter les côtes du royaume, réside une crainte pluriséculaire : celle de la « dépopulation des océans », ravivée périodiquement depuis le XVI^e siècle par des épisodes de « disettes de poisson ». À l'instar de la forêt moderne, les mers et les océans sont en effet perçus, ou du moins présentés, dès l'Ancien Régime, comme des environnements en crise ; et de même que les thèmes de la forêt malade ou de la pénurie de bois, le thème de la « stérilité » des océans revient de manière lancinante dans une grande variété de sources – ordonnances et commentaires de textes de loi, traités savants, rapports officiels, mémoires, pétitions, etc.³. Il importe de comprendre la signification de ce phénomène de répétition dont les historiens ont donné des interprétations divergentes.

252

Dès le XVI^e siècle, mais surtout à partir de la fin du XVII^e siècle, la monarchie a tenté d'apporter des réponses à cette dépopulation présumée des océans. Fondées sur l'idée que la responsabilité était du côté des hommes du métier et de leurs pratiques « abusives », ces réponses se sont traduites par un effort d'encadrement normatif de la pêche et des pêcheurs, dont l'ordonnance de la Marine de 1681 pose les premières bases en instaurant une « police » des pêches extrêmement rigoureuse et précise ; elle prescrit, par exemple, les périodes et les zones de pêche, la taille des mailles des filets, ou encore les types d'engins autorisés. Cette entreprise de réglementation de la pêche – qui participe en fait d'un processus contemporain de plus grande ampleur qu'André Zysberg a pu qualifier de « soumission du rivage aux volontés de l'État royal⁴ » – a conduit les historiens à interpréter le discours sur la dépopulation des océans comme un discours avant tout rhétorique, dénué de fondements réels mais utilisé par le pouvoir royal pour asseoir et légitimer le principe de la domanialité de ses rivages⁵.

2 C'est ce que montre Denis Lieppe dans son article sur les « Prémices d'une politique gouvernementale de la pêche. François Le Masson du Parc (1671-1741) : itinéraire d'un "commis" des classes savant devenu inspecteur général des pêches », dans D. Lieppe (dir.), *Pêches et pêcheurs du domaine maritime aquitain au XVIII^e siècle. Amirautés de Bayonne & de Bordeaux. Procès-verbaux des visites faites par ordre du Roy concernant la pesche en mer (1727) par François Le Masson du Parc*, Camiac/Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2004, p. III-XLVII. Voir également Benoît Coutancier, *L'Administration des petites pêches en France (1681-1896). Le cas du Bordelais*, thèse de doctorat d'histoire, EHESS, 1985.

3 Voir Andrée Corvol (dir.), *La Forêt malade. Débats anciens et phénomènes nouveaux, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 1994, et, pour une approche plus globale de la forêt en Europe, Joachim Radkau, *Wood. A History* [2007], Cambridge, Polity Press, 2012.

4 André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Francesci et André Zysberg (dir.), *État, marine et société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455.

5 C'est l'interprétation qu'en donne par exemple Marc Pavé dans son ouvrage *La Pêche côtière en France (1715-1850). Approche sociale et environnementale*, Paris, L'Harmattan, 2013.

Cependant, depuis quelques années, plusieurs historiens se réclamant de l'histoire environnementale ont choisi le parti inverse : celui de prendre au sérieux les discours sur la dépopulation et de les considérer comme des indicateurs relativement fiables – pour peu qu'ils soient croisés avec d'autres – de phénomènes de surexploitation et d'épuisement de l'environnement marin certes localisés, mais anciens et significatifs⁶. Partant de là, certains chercheurs, Jeffrey Bolster notamment, ont été amenés à interpréter les premières tentatives de réglementation de la pêche comme procédant d'une authentique volonté de réguler les ressources marines, et ainsi à souligner le glissement qui s'opère, dès l'époque moderne, depuis une gestion coutumière et locale des environnements vers une gestion pilotée par le pouvoir central au nom de l'intérêt général, adossée à des formes d'expertises nouvelles se réclamant de la science⁷.

Malgré une divergence de vue sur la réalité et l'ancienneté de la problématique de la « surpêche », ces deux analyses pointent un même tournant dans l'histoire de l'État moderne : à partir des XVII^e-XVIII^e siècles, l'État se pose en acteur incontournable de la gestion des ressources marines à travers la mise en place d'institutions et de règles spécifiques visant à encadrer aussi bien les usages que les usagers de ces ressources. C'est dans ce contexte qu'il faut replacer les visites d'inspection de Le Masson du Parc dans les années 1720 : elles préludent en effet à l'instauration d'un nouveau régime de gouvernement des pêches en France visant à compléter et à faire appliquer l'ordonnance de la Marine de 1681.

Le Masson du Parc n'est pas simplement un inspecteur chargé de constater et de réprimer les « abus », c'est-à-dire les infractions auxquelles se livrent les pêcheurs. Sa mission est beaucoup plus vaste et s'apparente à celle des inspecteurs des manufactures à la même époque : connaître, compter, conseiller, améliorer⁸. Ainsi, chacun de ses procès-verbaux contient des « observations » pour « rétablir » et accroître la pêche : à Dieppe, il s'inquiète d'une pêche destructrice des fonds marins comme celle de la dreige, mais conçoit fort bien son importance pour l'approvisionnement de la capitale et de la cour en poisson

- 6 Cette approche a surtout été développée par des auteurs anglo-saxons comme Callum M. Roberts, *The Unnatural History of the Sea*, Washington (D.C.), Island Press/Shearwater Books, 2007, ou Jeffrey Bolster, *The Mortal Sea. Fishing the Atlantic in the Age of Sail*, Cambridge/London, The Belknap Press of Harvard University Press, 2012. Voir également *id.*, « Opportunities in Marine Environmental History », *Environmental History*, vol. 11, n° 3, juillet 2006, p. 567-597. Parmi les ouvrages français, il faut signaler celui de Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (XVIII^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2011.
- 7 Jeffrey Bolster, *The Mortal Sea*, *op. cit.* Voir également Jean-Baptiste Fressoz, *L'Apocalypse joyeuse. Une histoire du risque technologique*, Paris, Éditions du Seuil, 2012, qui s'intéresse, dans une perspective d'histoire environnementale, au cas du varech.
- 8 Philippe Minard, *La Fortune du colbertisme. État et industrie dans la France des Lumières*, Paris, Fayard, 1998.

frais ; il encourage à pratiquer celle des cordes, plus inoffensive ; il fait procéder à des expériences en mer pour évaluer les effets d'une nouvelle technique – le chalut – qu'il recommande finalement aux pêcheurs... En somme, il se pose en expert de la mer, et fait de la fonction d'inspecteur des pêches une fonction charnière entre l'administration centrale de la marine, au sein de laquelle est créé au même moment un bureau particulier ou « détail » des pêches, les juridictions locales chargées de faire respecter la police des pêches – ce sont les amirautés – et les hommes du métier – pêcheurs, armateurs, négociants, etc.

Le régime de gouvernement des pêches, qui se met en place dans le sillage des inspections de Le Masson du Parc, repose sur la conviction que la mer et ses ressources doivent être gouvernées d'en haut afin de les protéger de l'avidité et de l'égoïsme attribués aux acteurs du monde de la pêche, souvent présentés comme des braconniers en puissance préoccupés par leur seul intérêt à court terme⁹. Derrière le thème de la dépopulation des océans apparaît ainsi un discours qui, sous la plume de certains savants ou de certains administrateurs de la marine, n'est pas sans faire penser à ce qu'un historien de l'environnement a appelé la théorie du *fisherman's problem*¹⁰. Consistant à ériger le cas des pêcheries en paradigme de « la tragédie des communs » (Garrett Hardin), cette théorie pose en effet que seule une réglementation de la pêche imposée de l'extérieur à une communauté de pêcheurs est à même de réguler la compétition destructrice qu'ils se livrent fatalement lorsqu'ils doivent se partager l'exploitation d'une ressource commune, et donc à même de conjurer l'auto-anéantissement de leur activité par l'anéantissement de la ressource dont ils dépendent¹¹.

La réalité historique est évidemment beaucoup plus complexe. Il n'empêche que la condescendance des administrateurs et des savants à l'égard de l'incapacité supposée des pêcheurs à réguler leur propre environnement a le mérite de pointer un fait important : le poisson, et les ressources marines d'une manière générale,

9 Sur la problématique de la réglementation environnementale « par le haut », voir le livre très important de Rob van Ginkel, *Braving Troubled Waters. Sea Change in a Dutch Fishing Community*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2009.

10 Arthur M. McEvoy, *The Fisherman's Problem. Ecology and Law in the California Fisheries, 1850-1980*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

11 Garrett Hardin, « The Tragedy of the Commons », *Science*, vol. 162, n° 3859, 1968, p. 1243-1248. Pour une réflexion du même ordre appliquée au cas spécifique des pêcheries, voir H. Scott Gordon, « The Economic Theory of Common-Property Resource: The Fishery », *Journal of Political Economy*, vol. 62, n° 2, 1954, p. 124-142. Le modèle de la « tragédie des communs » a été maintes fois discuté, critiqué et remis en question. Parmi une bibliographie abondante, il faut citer Arthur M. McEvoy, *The Fisherman's Problem*, *op. cit.*, p. 3-16 ; James M. Acheson et Bonnie J. McCay, *The Question of the Commons. The Culture and Ecology of Communal Resources*, Tucson, University of Arizona Press, 1987 ; et surtout Elinor Olstrom, *Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, Bruxelles, De Boeck, 2010.

sont bien, sous l'Ancien Régime et au XIX^e siècle, des ressources communes, et plus particulièrement des *res nullius*, ces choses qui n'appartiennent à personne jusqu'au moment de leur appropriation par quiconque est en mesure de le faire. Autrement dit, le monde de la pêche dieppoise constitue une « situation de ressources communes » dont l'analyse implique d'affronter un certain nombre de problèmes inhérents à ce genre de situations : tout d'abord, celui de l'appropriation des ressources – droits d'accès aux ressources, savoirs, techniques et capitaux permettant l'appropriation effective des ressources ; ensuite, celui de la fabrication et de la négociation des règles encadrant l'appropriation des ressources ; enfin, le problème des conflits posés par l'appropriation des ressources : à la fois concurrents et membres d'une même communauté d'intérêt à géométrie variable, les acteurs du monde de la pêche dieppoise sont en effet engagés dans une activité fortement incertaine et risquée qui les place de fait dans une relation ambivalente faite d'interdépendance et de rivalité.

Connaître et approfondir l'histoire de la pêche sous l'angle des ressources communes permet finalement de faire émerger un cadre d'analyse global que l'on voudrait essayer d'appliquer au monde de la pêche dieppoise. Il s'agira, dans une perspective microhistorique se situant à la frontière entre l'histoire environnementale, l'histoire du droit et des institutions et l'histoire du travail, de concevoir cet univers professionnel comme une organisation complexe et conflictuelle, produit des interactions entre des ressources, des acteurs intéressés à l'exploitation de ces ressources, des pratiques et des techniques d'appropriation et de commercialisation et, enfin, des règles et des institutions imposées d'en haut par un acteur de plus en plus omniprésent – l'État – mais sans cesse négociées par une communauté locale fermement attachée à ses intérêts et à ses usages particuliers.

LE COMMERCE DU VIN D'AQUITAINE EN BRETAGNE AU XVIII^e SIÈCLE

Hiroyasu Kimizuka

*Doctorant en histoire moderne, université de Bretagne Sud,
CERHIO CNRS UMR 6258, université européenne de Bretagne*

Le vin constitue un élément fondamental de la civilisation occidentale et de l'identité française, et l'histoire de sa consommation est très étroitement liée à l'histoire maritime¹. Malgré la montée du commerce antillais, il n'a cessé de tenir une place importante parmi les produits exportés de France, mais aussi au sein du commerce interne du royaume. En particulier, l'importance du commerce du vin entre Bordeaux et la Bretagne est évidente. Se situant à la frontière de régions de production viticole, cette province consomme beaucoup de vins. Elle est donc un espace très attractif pour son commerce. D'après Émile Levasseur, les échanges de vin entre Bordeaux et la Bretagne sont d'ailleurs très anciens, puisqu'il les fait remonter à l'époque romaine². Cette tradition a perduré au fil du temps, et, au XVII^e siècle, entre le golfe de Gascogne et la Manche, le vin constitue l'essentiel du cabotage breton. Même si, au cours du XVIII^e siècle, le volume expédié baisse légèrement, la Bretagne constitue encore un des marchés les plus importants du vin de Bordeaux à la fin de celui-ci. Intitulée « Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII^e siècle », notre thèse s'inscrit donc dans l'ensemble des études consacrées aux circuits des produits agroalimentaires dans le monde atlantique.

En même temps, elle s'efforcera de combler de réelles lacunes de l'histoire maritime qui s'est beaucoup plus intéressée aux grands échanges atlantiques ou européens qu'au cabotage le long des côtes françaises malgré les travaux d'André Lespagnol qui a étudié l'organisation portuaire de la côte nord de la Bretagne et la fonction des petits ports qui soutenaient les activités caboteuses de Saint-Malo au début du XVIII^e siècle, ou ceux de Christian Huetz de Lemp

1 D. Roche, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1997, p. 254-255. G. Durand, « La vigne et le vin », dans P. Nora (dir.), *Les Lieux de mémoire*, t. 3, *Les France*, Paris, Gallimard, 1992, p. 786-822.

2 É. Levasseur, *Histoire du commerce de la France*, t. 1, *Avant 1789*, Paris, A. Rousseau, 1911, p. 13.

sur le cabotage en lien avec Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV, travail complété par Jean-François Henry³. Les travaux universitaires dirigés par Gérard Le Bouëdec à l'université de Bretagne Sud, par André Lespagnol à l'université de Haute Bretagne et par Jean Tanguy à l'université de Bretagne occidentale éclairent également la complexité des relations portuaires sur la côte bretonne et la place des acteurs – marins, pêcheurs, propriétaires des navires. Anne Moreau a étudié la construction navale et la flotte du pôle caboteur vannetais⁴. La thèse de Bernard Michon s'inscrit dans cette perspective et présente le complexe portuaire de Nantes, dont les activités portuaires sont assurées par plusieurs ports secondaires comme Paimboeuf, Le Croisic, Bourgneuf, et ceux du golfe de Morbihan⁵. Il est clair qu'en travaillant sur la complexité de l'organisation des ports qui servent au cabotage, les historiens maritimistes en ont compris toute l'importance comme le montrent les réunions du Groupement d'intérêt scientifique (GIS) d'histoire maritime organisées entre 2008 et 2009⁶. Ces dernières se sont en effet orientées vers une reconstitution des activités des petits ports, des acteurs et des marchés régionaux. La classification des ports, depuis les grands ports de commandement jusqu'aux ports secondaires et aux petits ports de service, nous permet de mieux appréhender l'organisation complexe des activités portuaires et d'intégrer la poussière portuaire dans la cartographie des échanges. Cette hiérarchisation et la spécialisation des activités portuaires peuvent évoluer dans la conjoncture économique. Comme Silvia Marzagalli l'a suggéré, il est temps, aujourd'hui, de croiser les données enregistrées dans les différents ports afin de décroiser la recherche⁷. Aussi interrogerons-nous la configuration portuaire du circuit maritime entre Bordeaux et les ports bretons dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Pour autant, il n'existe pas de travaux de synthèse sur les flux et les flottes de cabotage entre Bordeaux et les ports bretons dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Un des objectifs de notre travail sera ainsi de contribuer à compléter cette lacune.

3 A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1991 ; C. Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/La Haye, Mouton, 1975 ; J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Yves Salmon, 1982.

4 A. Moreau, *Les Flottilles de cabotage des amirautés de Vannes, Quimper et Brest*, DEA en histoire, université de Bretagne Sud, 1999, 3 vol.

5 B. Michon, *L'Aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse de doctorat en histoire, université de Nantes, 2005.

6 Pour ce qui est des problématiques proposées sur les petits ports, il convient de consulter le bilan du séminaire « Les petits ports du xv^e siècle à 1914 », université de Bretagne Sud, 1^{er} février 2008. Voir aussi G. Le Bouëdec, « Les petits ports bretons du xvi^e au xix^e siècle », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 61-78.

7 S. Marzagalli, « Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 31-42, ici p. 41-42.

En ce qui concerne l'histoire du commerce des vins français, les recherches portant sur les petits marchés de consommation et les petits consommateurs restent limitées face à celles bien plus nombreuses portant sur les phénomènes de masse et sur les grandes villes, telle la thèse de René Pijassou, qui nous explique la dilatation du marché du vin du Médoc et la mode de sa consommation à Londres⁸. Les articles d'Anne Wegener Sleeswijk illustrent le commerce et la qualité des vins consommés aux Provinces-Unies, particulièrement à Amsterdam et à Rotterdam⁹. L'étude de Nicole Mainet-Delair rend compte de l'approvisionnement en vin à Brest par les négociants bordelais et libournais au XVIII^e siècle¹⁰.

Le principal sujet de notre recherche est cependant la reconstitution des échanges développés autour du commerce d'une boisson : le vin, afin de mettre au jour tous les acteurs humains ainsi que les facteurs environnementaux ou conjoncturels – moyen de transport, situation portuaire et conjoncture politique. Cette problématique s'inscrit dans le concept de la *global commodity chain*, proposé par les historiens de l'économie globale¹¹.

Le second questionnement s'inscrit dans la thématique de l'*atlantic history*. Tout en nous intéressant à la circulation des marchandises, nous avons souhaité étudier l'évolution des relations commerciales entre les grands ports maritimes atlantiques français de la pointe de la Bretagne à l'estuaire de la Gironde. Afin de reconstituer les réseaux du cabotage régional, il nous a semblé indispensable de disposer des données du côté des expéditeurs mais également du côté des destinataires. Nous avons donc choisi de travailler sur les circuits commerciaux des vins d'Aquitaine entre Bordeaux et la Bretagne durant le XVIII^e siècle.

LA SOURCE

Les documents produits par les acteurs du commerce

Les documents des négociants et des marchands nourrissent notre étude quantitative. Ils se composent de ceux qui sont déposés au consulat au moment de leur faillite, et de ceux qui sont conservés dans les fonds familiaux. Ils comprennent des livres de compte, des correspondances commerciales et familiales, des lettres de

8 R. Pijassou, *Le Médoc, un grand vignoble de qualité*, Paris, Tallandier, 1980.

9 A. Wegener Sleeswijk, « Les vins français aux Provinces-Unies au XVIII^e siècle, négoce, dynamique institutionnelle et réorganisation du marché », colloque pour jeunes chercheurs en histoire économique, organisé par le Réseau thématique pluridisciplinaire CNRS « Histoire économique », Cachan, 28-29 mars 2008.

10 N. Mainet-Delair, *Vins et négociants d'Aquitaine vers la Bretagne finistérienne de 1660 à 1795*, Nantes, Coiffard, 2007.

11 T. K. Hopkins et I. Wallerstein, « Commodity Chains in the World Economy Prior to 1800 », *Review*, vol. 10, n° 1, 1986, p. 157-170.

change, des connaissements et des factures de marchandises, qui enrichissent nos connaissances sur le monde du négoce en général et sur leurs activités variables. À cela s'ajoutent les correspondances adressées par les fournisseurs de la Compagnie des Indes au directeur du port de Lorient.

Les documents produits auprès des amirautés

260 Les enregistrements des bâtiments entrés et sortis des ports constituent une première source principale de notre thèse. Afin de reconstituer les trajectoires des caboteurs, il faut tout d'abord se pencher sur les registres des amirautés de Guyenne – Bordeaux –, de Nantes, de Lorient, de Quimper et de Léon. Pour avoir une vision d'ensemble du cabotage interrégional, il est indispensable de croiser les documents enregistrés dans les différentes amirautés. De ce fait, j'ai choisi de dépouiller systématiquement les années 1745 – Bordeaux et Lorient –, 1754 – Bordeaux, Lorient et Quimper – et 1787 – Bordeaux, Nantes, Lorient. La participation au projet de l'Agence nationale de la recherche (ANR) *Navigocorpus* m'a permis d'étudier l'ensemble des données enregistrées dans l'Amirauté de France en 1787.

Les documents produits par les fermiers des devoirs et des octrois

Enfin, les documents enregistrés aux bureaux de la ferme des octrois et des devoirs¹² nous permettent une étude quantitative relative au commerce intérieur et à la consommation des boissons alcoolisées en Bretagne. Quant aux rapports adressés par les fermiers, et notamment par les commissions intermédiaires des états de Bretagne, conservés aux Archives nationales et aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, ils rendent compte du commerce du vin dans cette province.

AXES DE RECHERCHE

Trois axes de recherche ont ainsi émergé, qui structurent la thèse :

- la géographie du marché du vin d'Aquitaine en Bretagne ;
- l'organisation du transport du vin d'Aquitaine du point de départ au consommateur ;
- les acteurs de ce commerce : réseaux de négociants – commissionnaires, courtiers, marchands de vin, fermiers des devoirs.

Comment s'articulent les circuits de diffusion du vin entre les différents acteurs de son commerce ?

Dans la première partie, après avoir estimé le volume du vin demandé en Bretagne afin de le mesurer dans le marché global des boissons alcoolisées

¹² Les « devoirs » sont les impôts sur le vin perçus en Bretagne ; ils sont une ressource essentielle pour les états provinciaux.

consommées par les Bretons, la diffusion et les circuits du vin dans et hors de la Bretagne sont pris en compte. Nous nous intéressons aussi au consommateur, à la qualité et au prix du vin, ainsi qu'au mode de consommation chez les particuliers et au sein de la population. Enfin, après avoir présenté l'évolution du commerce du vin de Bordeaux tout au long du XVIII^e siècle, nous essayons d'estimer la place du marché breton dans l'ensemble des expéditions bordelaises.

Dans la deuxième partie, notre thèse montre tout d'abord, les réseaux portuaires du golfe de Gascogne à la pointe de Bretagne. Ensuite, elle présente l'évolution de la cartographie des ports d'armement qui participent au cabotage bordelais au cours du siècle. De même, les études de la composition des flottes – tonnage, typologie des navires –, de l'organisation des voyages – itinéraires et escales –, et des modalités d'embarquement et de débarquement des marchandises permettent de dresser la structure de ce cabotage. Nous nous intéressons également au transport fluvial et terrestre. Enfin, par l'étude des acteurs du circuit de transport, nous pouvons estimer le coût du transport du vin entre un lieu de production et un lieu de consommation.

La troisième partie, quant à elle, est consacrée à l'analyse des acteurs du commerce du vin. En premier lieu, il convient d'élaborer leurs profils à travers leurs activités marchandes et leurs niveaux sociaux. En deuxième lieu, il s'agit d'identifier les réseaux marchands et d'étudier leurs fonctionnements dans le commerce du vin d'Aquitaine. En troisième lieu, il nous fallait présenter la ferme des devoirs. Cette institution financière provinciale contrôle le marché de consommation des boissons alcoolisées par l'imposition d'une part, et par la participation au commerce des boissons alcoolisées d'autre part.

RÉSULTATS DE LA RECHERCHE

À présent, il convient de présenter quelques résultats de cette recherche. Malgré la consommation du cidre et de la bière au nord et au centre de la péninsule bretonne, le vin représente la boisson la plus échangée dans cette province tout au long du XVIII^e siècle. Les vins produits dans les vignobles bretons et nantais sont vendus et consommés par la population du sud-est de la péninsule. À l'inverse, les vins « hors », c'est-à-dire provenant de l'extérieur de la province, sont préférés par les consommateurs des régions qui n'ont pas de production viticole telles que les évêchés de Cornouaille, de Saint-Pol-de-Léon, de Tréguier, de Saint-Brieuc et de Rennes. Parmi les vins « hors », le vin d'Aquitaine prend la première place dès le XV^e siècle. Bien que les vins saintongeais et charentais soient des concurrents du vin bordelais à la fin du XVI^e siècle, ils ne pénètrent pas dans l'ouest de la Bretagne, et ce jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

Une fois dans la péninsule, les vins sont distribués principalement vers trois destinations :

– le nord de l'Europe : les Pays-Bas autrichiens, les Provinces-Unies, le Danemark et les villes hanséatiques ;

– les vins rouges de Bordeaux, du Languedoc et de Provence sont envoyés vers le marché ultramarin ;

– les vins nantais, charentais, saintongeais et aquitains sont consommés par les consommateurs bretons de l'intérieur de la province.

262 L'étude de l'ensemble des flux du vin, selon le dépouillement des documents enregistrés à Bordeaux, montre le succès évident de cette boisson alcoolisée dans l'économie atlantique. Au cours du XVIII^e siècle, il se diffuse à l'est de l'Europe – pays Baltes et Russie – ainsi qu'à l'ouest – colonies françaises d'Amérique – grâce aux échanges commerciaux directs ; tout en conservant néanmoins ses clients traditionnels, les Anglais, les Hollandais et les villes hanséatiques. De plus, profitant de la politique de la Marine et de la Compagnie des Indes, il gagne le marché de l'océan Indien, plus particulièrement les Mascareignes, via les ports bretons de Nantes, Saint-Malo, Lorient ou Brest. Les communautés européennes installées en Inde et en Chine consomment aussi ce vin d'Aquitaine. Ainsi, le vin de Bordeaux obtient le titre de « vin de mer », en concédant le marché parisien aux autres vins, et notamment à ceux de Bourgogne, de Champagne et de la région d'Orléans.

En recevant les « petits vins », de qualité moyenne, produits dans les vignobles de Blaye, de Bourg-sur-Gironde et d'Entre-Deux-Mers, la Bretagne représente le premier marché d'importation des vins d'Aquitaine à l'échelle nationale tout au long du XVIII^e siècle. La guerre influence l'évolution de ce commerce. Le passage des soldats et les activités des vaisseaux du roi favorisent la consommation des vins d'Aquitaine en Bretagne. La préférence de la Marine royale pour le vin rouge bordelais explique partiellement la forte demande de cette marchandise à Brest. De même, Lorient et Nantes ont besoin de stocker les vins d'Aquitaine destinés au marché ultramarin et à la consommation des équipages des navires du long cours. En revanche, seuls deux ports situés sur les côtes nord de la Bretagne sont d'importants importateurs : Saint-Malo et Morlaix. Toutefois, le rôle de Saint-Malo, en tant qu'entrepôt de Rennes, a tendance à se réduire à cause de la concurrence de Redon. Ainsi, le centre de gravité du commerce des vins d'Aquitaine se déplace du nord au sud de la Bretagne dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Néanmoins, les ports des évêchés de Cornouaille et de Saint-Pol-de-Léon conservent un rôle important. Les fournisseurs bordelais doivent savoir qui sont les consommateurs de leurs vins. La collecte des informations sur le marché de consommation est donc indispensable. Les marchands et négociants bretons adressent aux fournisseurs leurs analyses du marché pour

faciliter les transactions commerciales. Ils décrivent la conjoncture économique du marché et le goût des consommateurs. Ils proposent également des prix en adéquation avec le pouvoir d'achat. À partir de l'ensemble des informations acquises, les fournisseurs bordelais choisissent les moyens de commerce et de transport les mieux adaptés. Le cabotage est largement employé pour envoyer les vins bordelais aux commissionnaires bretons.

Les relations entretenues par le port de Bordeaux avec les ports bretons sont à la fois hiérarchisées et spécialisées, principalement dans deux activités : les expéditions des marchandises pour équilibrer les importations de vin et les armements des bâtiments du cabotage. Les ports de Vannes et de Quimper sont aussi de gros exportateurs de céréales vers Bordeaux. Douarnenez, Concarneau et Port-Louis se spécialisent dans les expéditions de sardines pressées. À la différence de ces ports de commerce, de plus petits ports comme l'Aber-Ildut, Argenton, Quiberon, l'île aux Moines et l'île d'Arz ne fournissent aucune marchandise au marché bordelais. En revanche, ils participent aux réseaux portuaires entre Bordeaux et la Bretagne en tant que ports d'origine des caboteurs.

Le type de bâtiments utilisé par les caboteurs est adapté à la nature de la cargaison et au mode de navigation. La flotte transportant le vin d'Aquitaine entre Bordeaux et les ports bretons est principalement constituée de barques. Ce bâtiment convient parfaitement au transport des marchandises pondéreuses dans le cadre de la navigation en droiture. En revanche, c'est le chasse-marée qui est privilégié pour la livraison du vin dans les petits ports pratiquant la navigation en *tramping*.

Les maîtres au cabotage sont les entrepreneurs du transport. Ils investissent dans l'achat et la construction des bâtiments de cabotage. Ils décident des membres des équipages souvent choisis par relations familiales. Par conséquent, les flottes des caboteurs assurant, pour le vin, la liaison entre Bordeaux et la Bretagne sont gérées par des capitaux locaux, voire souvent familiaux.

Les consommateurs de l'intérieur de la péninsule bretonne profitent du vin qui parvient à eux par voie de terre ou par voie fluviale. Dans ce dernier cas, après être arrivé à Redon, le vin d'Aquitaine est livré par les flottes de la Vilaine. En retour, les négociants rennais font descendre à Redon les produits industriels et les bois des forêts de Rennes. Ces marchandises constituent les cargaisons de retour des bâtiments de cabotage. La ville de Rennes est, en effet, une grande consommatrice de vins d'Aquitaine mais également le centre de production des toiles à voile destinées aux Antilles. La croissance du commerce antillais entraîne l'accroissement de l'industrie de la région rennaise. Par conséquent, cette activité encourage également le trafic fluvial et routier entre Rennes et Redon. Toutefois, hormis l'approvisionnement de la capitale de la province, l'insuffisance du réseau routier entre le littoral et l'intérieur de la Bretagne est évidente. Malgré son

amélioration dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, dans sa grande majorité la population de l'ouest de la province ne peut toujours pas en profiter à la veille de la Révolution. De plus, la cherté des frais de transport terrestre empêche la livraison des vins à l'intérieur de la Bretagne. Ainsi, les conditions de transport limitent l'accessibilité du vin et restreignent la diffusion de la culture de la consommation des vins d'Aquitaine à une partie seulement des Bretons¹³.

L'estimation du coût du circuit commercial permet de prendre en compte les journaliers dans les ports de chargement et de déchargement, tels que les arrimeurs, les rouliers et les pilotes. Voici un exemple des frais de chargement :

6 tonneaux vin clarifié vieux de Montferrand	2 100 lt
« Frais »	
Pour le rabattage à vide et la centrobarrique (?)	36 lt
Pour 6 cercles de fer par tonneau à 20 sols par cercle	48 lt
Port au chai et à la rivière à 30 sols	9 lt
Port à bord et arrimage à 20 sols	6 lt
Acquit à caution et décharge	3 lt
Buvante et acquittement à 40 sols	12 lt
Commission à 2 %	44 lt 5 sols 6 deniers

Les frais de chargement représentent environ 5,75 % du total sans compter la commission – prix net de la marchandise, plus les frais –, selon le cas de David et C^{ie}. Cet exemple, daté du 3 septembre 1766, concerne le coût et les frais pour six tonneaux de vin rouge de palu de Montferrand envoyé à l'adresse de Colin, négociant de Brest.

L'exemple suivant concerne les frais de déchargement¹⁴ :

30 tonneaux de vin rouge	6 074 lt 5 sols
« Frais à la décharge »	
Pour fret et avaries	285 lt
Port de Conleau au magasin	18 lt 10 sols
Entrée et sortie au magasin	12 lt
Droits aux bureaux	178 lt 9 sols 8 deniers
Rabattage et soutirage	34 lt 3 sols
Perte d'une barrique de vin rouge par la barque de Dugué	70 lt
Droits	22 lt 6 sols 5 deniers
Pour huit mois de loyer de magasin	72 lt

13 Archives départementales de la Gironde, 7B 1285.

14 Archives départementales du Morbihan, 11B 47.

En 1734, Ignace Advice Desruisseau, négociant de Vannes, reçoit 30 tonneaux de vin rouge de Bordeaux de l'envoi de Peres Duvivier, négociant de Bordeaux, par la barque *La Marguerite*, qui provient à l'origine de l'Aber-Ildut, commandée par le maître Tanguy Gallié pour le compte et le risque du sieur Provost, son commettant d'Auray. En totalisant 692 lt 9 sols 1 denier, les « frais à la décharge » représentent 10 % du coût de cette transaction commerciale – prix de la marchandise plus montant des frais. Le fret et les avaries constituent le premier élément de ces frais payés au moment du déchargement puisqu'ils représentent environ 41 % de ceux-ci. Il semble que Desruisseaux et Duvivier ne prennent pas d'assurance maritime pour ce transport de vin. Ensuite, on retrouve la rémunération offerte aux ouvriers et le coût de conservation des marchandises (19 %). Une fois le vin arrivé au port de déchargement, les destinataires viennent chercher leurs marchandises pour les mettre dans leurs magasins ou celliers. Enfin, les droits perçus aux bureaux de Vannes représentent 29 % des frais à la décharge.

En étudiant les acteurs du commerce du vin entre Bordeaux et la Bretagne, nous avons identifié trois types de commerçants s'occupant du vin en Bretagne : les négociants, les marchands en gros et les marchands au détail. Les négociants ont une activité polyvalente qui correspond aux activités portuaires ; ceux de Nantes et de Lorient n'investissent pas leurs capitaux dans les mêmes secteurs que ceux de Vannes et de Quimper. Dans ces ports secondaires, ils se spécialisent dans le commerce de produits agroalimentaires comme le vin, les céréales et la sardine pressée. Les marchands en gros, pour leur part, se spécialisent dans l'achat et la vente des vins. Néanmoins, la distinction entre les marchands de vin en gros et les négociants n'est pas toujours claire. Enfin regroupant les tenanciers, les marchands au détail se situent au bout de la chaîne des échanges commerciaux. Ils se spécialisent dans la vente du vin par pot, pichet ou bouteille dans un cabaret ou une auberge.

La particularité du commerce des vins en Bretagne peut être partiellement représentée par la vente des boissons alcoolisées effectuée par les fermiers des devoirs. Si les négociants et marchands évoluent dans un monde où l'échange est relativement libre entre les fournisseurs et les consommateurs de vin, les fermiers des devoirs se situent dans un espace intermédiaire, entre deux mondes économiques différents : l'économie de marché et l'économie morale¹⁵, en tant qu'acteurs du commerce des boissons alcoolisées. Mais ils sont intégrés dans la chaîne des échanges de deux façons :

- en tant que contrôleurs des impôts sur les boissons alcoolisées. Ils surveillent et prélèvent des taxes sur les volumes consommés dans la province, sous prétexte d'augmenter le revenu fiscal breton ;

15 M. Kwass, *Privilege and the Politics of Taxation in Eighteenth Century France*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

– en tant qu'acteurs du commerce. Les circuits privilégiés et les consommations particulières peuvent être exemptés de certains impôts. Les fermiers des devoirs ou des octrois compensent ces pertes en investissant directement dans le commerce du vin en gros et au détail.

Les fermiers des devoirs participent ainsi au commerce du vin d'Aquitaine entre Bordeaux et la Bretagne, en tentant d'établir le monopole de la vente au détail dans cette province.

PROSOPOGRAPHIE DES CAPITAINES DE NAVIRES
MARCHANDS À BORDEAUX AU XVIII^e SIÈCLE :
ATOUTS ET CONTRAINTES MÉTHODOLOGIQUES

Frédéric Candelon-Boudet
CEMMC, université Bordeaux-Montaigne (Bordeaux III)

Plusieurs décennies de recherches historiques sur les grands ports français, menées à partir des années 1950 sous l'impulsion de l'École des Annales, ont abouti à une connaissance fine de Bordeaux à l'époque moderne, en particulier pour le XVIII^e siècle, au cours duquel l'expansion de la cité atteint son apogée. Activité portuaire et élites marchandes¹, trafics intercontinentaux et géographie commerciale², enfin dynamiques urbaines et renouvellement de la population bordelaise par les apports migratoires³ constituent autant d'objets d'étude retenus par l'historiographie locale et abondamment traités. La mise en place d'instances de contrôle des hommes et des activités sur le littoral ou dans les estuaires à l'époque moderne, marquée par un renforcement de l'État central, aboutit à la production d'une masse d'archives se prêtant aisément à une démarche quantitative. Reste que cette inflation de travaux universitaires n'a pas profité et ne profite toujours pas à l'ensemble des acteurs de l'économie maritime. Au XVIII^e siècle, les négociants bordelais rencontrent ainsi, à titre collectif puis, plus tardivement et afin d'intégrer les apports de la microhistoire, à titre individuel, un succès jamais démenti jusqu'à nos jours auprès des historiens modernistes qui en ont fait un objet d'étude privilégié, dans le sillage de Paul Butel⁴. Cet engouement, tant pour le monde du négoce pensé en tant

- 1 Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Lille, université de Lille III, 1973.
- 2 Christian Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/Den Haag, EHESS/Mouton, 1975.
- 3 Jean-Pierre Poussou, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle : croissance économique et attraction urbaine*, Paris, EHESS/Jean Touzot, 1983.
- 4 Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux, de la guerre d'Amérique à la Restauration, 1780-1830*, Paris, PUPS, 2009 (il s'agit du dernier ouvrage en date portant sur les négociants bordelais au XVIII^e siècle, et, dans le cas présent, au début du XIX^e siècle) ; Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974 ; *id.*, « Comportements familiaux dans le négoce bordelais au XVIII^e siècle », *Annales du Midi*,

qu'entité que pour les plus illustres de ses représentants, qui a marqué plusieurs générations de chercheurs⁵, contraste avec le peu d'intérêt suscité dans le même temps par les groupes intermédiaires et membres d'équipage, alors même que ces derniers s'inscrivent au cœur des échanges maritimes. En étudiant les gens de mer à Bordeaux à la fin du Moyen Âge, Jacques Bernard semblait pourtant avoir ouvert de nouvelles perspectives pour la recherche historique, tant au sujet du personnel navigant que des embarcations utilisées en mer⁶. Force est de constater qu'elles n'ont pas fait l'objet du même investissement à l'époque moderne. Certes, les capitaines de navire ne sont pas totalement absents des publications historiques ou des recherches effectuées sur cette période, comme l'attestent les quelques mémoires de maîtrise qui leur furent consacrés⁷ mais, en dépit de ces rares initiatives, aucun ouvrage de synthèse ne vit le jour à leur sujet.

Le faible intérêt des historiens pour les capitaines au long cours tient sans doute à la place singulière et à bien des égards ambiguë, qu'ils occupent dans les échanges maritimes. Ni négociants à part entière, ni totalement assimilés aux gens de mer, ils ne sont en définitive jamais étudiés pour eux-mêmes, et n'apparaissent qu'en filigrane dans les différents travaux consacrés au négoce bordelais. La polyvalence est un marqueur identitaire fort de la profession. Le capitaine marchand prend en effet en charge une multitude de tâches, du pilotage et de la conduite des embarcations à la gestion de l'équipage et de la cargaison, en passant par les différentes opérations commerciales destinées à écouler les marchandises transportées et à acquérir celles du retour. L'intérêt d'une recherche sur les commandants de navire réside dans la possibilité de questionner la place du groupe dans l'économie maritime, afin de mieux comprendre le positionnement des individus qui ont exercé ce métier, entre terre et mer, sur fond de croissance commerciale et de perspectives d'ascension sociale à Bordeaux. Dans le cadre d'une prosopographie, il nous est apparu nécessaire de constituer au préalable un corpus des membres de la profession. Pour ce faire,

vol. 88/2, n° 127, 1976, p. 139-159. Ces travaux s'inscrivent dans la continuité de la thèse de l'auteur qui a analysé la croissance du commerce à Bordeaux dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

- 5 Citons par ordre chronologique : Jean Cavignac, *Jean Pelet, commerçant de gros 1694-1772. Contribution à l'étude du négoce bordelais au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1967 ; Joël Cornette, *Un révolutionnaire ordinaire : Benoît Lacombe, négociant, 1759-1819*, Seyssel, Champ Vallon, 1986 ; Bertrand Guillot de Suduiraut, *Une fortune de haute mer, François Bonaffé. Un armateur bordelais au dix-huitième siècle*, Bordeaux, Confluences, 1999.
- 6 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968.
- 7 Isabelle Debord, *Les Capitaines de navire à Bordeaux de 1783 à 1789*, mémoire de DEA, université de Bordeaux III, 1992 ; Sabrina Mitailié, *Les Capitaines du commerce colonial bordelais à destination des Antilles*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne Sud, 2003. Cette dernière recherche porte principalement sur la première moitié du XVIII^e siècle.

nous avons procédé au cours de l'année écoulée au dépouillement exhaustif des registres de réception à l'amirauté de la Guyenne entre 1718 et 1792⁸. Afin de ne pas isoler artificiellement les capitaines de navire de leur contexte urbain, tout en tenant compte des apports les plus récents de l'historiographie⁹, nous avons mobilisé d'autres sources, extérieures à celles de l'amirauté. Il s'agit, dans le cadre d'une approche socioculturelle de l'objet d'étude, de questionner l'identité professionnelle des capitaines, tout en identifiant les milieux sociaux d'appartenance du groupe. Pour ce faire, d'autres fonds archivistiques doivent être mobilisés, tandis que la comparaison des capitaines avec les maîtres de barque, dont les réceptions sont également enregistrées à l'amirauté, s'avère riche en enseignements dans la mesure où elle offre un bon aperçu de la diversité des gens de mer à Bordeaux au XVIII^e siècle.

Depuis la grande ordonnance royale de 1681, l'amirauté de Guyenne est tenue d'enregistrer les capitaines de navire, aux côtés des maîtres de barque et des chirurgiens de la province, tous étant appelés à prendre la mer. Avant de pouvoir commander des embarcations au long cours, les candidats doivent réaliser deux campagnes d'une durée minimale de trois mois chacune sur les vaisseaux du roi, effectuer soixante mois de service sur les navires marchands, et enfin être âgés de vingt-cinq ans au moins. Lors de la réception, les postulants sont par ailleurs examinés par deux membres de la profession ainsi que par le professeur d'hydrographie de la ville quant à leur connaissance du métier et à leur capacité à commander au long cours. À l'issue de l'examen, les admis sont enregistrés à l'amirauté et reçoivent un brevet certifiant leur entrée dans la profession. Au début du XVIII^e siècle, afin d'encourager les vocations, on procède également à l'enregistrement des simples pilotes hauturiers, dont le statut est intermédiaire : la durée de leur navigation marchande indispensable est ramenée à quarante-huit mois, tandis que le jury comprend, outre le professeur d'hydrographie et les deux maîtres de navire précédemment évoqués, deux pilotes. En contrepartie de cet allègement des conditions requises, ceux qui sont reçus doivent accomplir deux ans de pilotage en haute mer avant de commander de plein droit des embarcations, sans qu'il soit néanmoins nécessaire de procéder à une nouvelle réception. Ajoutons que certains capitaines bénéficient de dispenses royales.

- 8 Archives départementales de la Gironde (AD 33), réceptions de capitaines de vaisseaux, chirurgiens, maîtres de barque, pilotes hauturiers, etc., 6 B 23 (1718-1721) à 6 B 38 (1791-1792).
- 9 Silvia Marzagalli, « Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, « La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation », 2010, p. 31-42 ; Gilbert Buti et Jacques Péret, « Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 135-158.

La principale difficulté dans le repérage des commandants de navire réside dans le caractère flou et extensible du terme *capitaine* à l'époque moderne, d'autant que la profession est libre, au sens où elle échappe avant 1791 au régime corporatif¹⁰. Initialement réservée à la marine royale, l'expression a, par abus de langage, gagné le secteur marchand, sans toutefois se limiter au seul monde hauturier. Il n'est ainsi pas rare de rencontrer sur les registres de l'amirauté des maîtres caboteurs qualifiés de *capitaines*, alors que dans le même temps leur activité professionnelle ne les conduit pas à quitter le rivage européen. Jusqu'en 1726, l'amirauté de Guyenne elle-même entretient la confusion en distinguant les pilotes hauturiers et maîtres de navire d'une part, des capitaines côtiers et maîtres de barque d'autre part. Ce n'est qu'à partir du milieu des années 1720 qu'une distinction plus franche est opérée entre les capitaines, maîtres ou patrons et pilotes, aptes à conduire les navires marchands en haute mer, et les maîtres ou patrons, uniquement destinés au grand comme au petit cabotage. Ce changement d'appellation, qui atteste de la volonté des autorités maritimes d'inventorier plus précisément les gens de mer, en créant de nouvelles catégories professionnelles, ne met cependant pas un terme aux confusions. Un seul acte de réception peut ainsi renfermer deux ou trois dénominations différentes, sans qu'il soit toujours possible d'affirmer *a priori* laquelle est conforme à la réalité. Dans ces conditions, et afin de conserver une relative unité du corpus, nous avons mis en place un double filtre. Premièrement, n'ont été retenus que les officiers portant le titre de capitaine ou de pilote, à l'exclusion avant 1726 des capitaines côtiers, assimilés aux maîtres de barque. De même, les onze pilotes lamaneurs reçus entre 1718 et 1792 ne figurent pas dans le groupe étudié, puisqu'ils n'interviennent que dans les eaux de l'estuaire¹¹. Deuxièmement, nous avons décidé d'écarter tous les capitaines qui n'ont pas été évalués par leurs pairs mais par des maîtres ou patrons, en partant du postulat qu'ils n'étaient pas destinés à pratiquer le long cours, pour lequel les maîtres de barque ne sont pas compétents¹². Précisons que l'inverse n'est pas vrai : les caboteurs peuvent être examinés par des capitaines sans que cela ne remette en cause leur statut professionnel, attendu que le long cours n'est pas exclusif du cabotage. Une fois ces précautions prises, nous avons recensé 1 950 capitaines et pilotes hauturiers, reçus entre 1718 et 1792, chiffre à mettre en perspective avec les 693 caboteurs

10 Bernard Gallinato, *Les Corporations à Bordeaux sous l'Ancien Régime. Vie et mort d'un mode d'organisation du travail*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1992.

11 Les pilotes lamaneurs disposent, en outre, d'une organisation professionnelle spécifique, celle des corps de métier réunis en jurande. Plusieurs ports de l'estuaire, à l'instar de Blaye, Bourg-sur-Gironde ou Pauillac, possèdent leurs propres communautés de pilotes lamaneurs.

12 Entre 1718 et 1792, on dénombre 40 « capitaines » par abus de langage, c'est-à-dire des patrons qualifiés ainsi à tort, après avoir été examinés par deux maîtres de barque.

et les 2 937 chirurgiens rencontrés. Le déséquilibre marqué entre les effectifs des capitaines au long cours et des maîtres de barque dans les registres de réception révèle l'inégale attractivité des divers horizons commerciaux auprès des familles bordelaises, davantage portées à rallier les destinations lointaines, à l'instar des Antilles, plutôt que les ports français ou européens.

Les réceptions à l'amirauté de Guyenne présentent de nombreux avantages. Outre le fait qu'elles officialisent l'entrée dans le métier, et constituent une étape marquante dans la carrière des officiers de la marine marchande, elles offrent au chercheur une multitude d'informations quant au parcours, essentiellement professionnel, des admis : origine géographique, âge, différentes campagnes accomplies au cours de la formation, composition du jury, maîtrise de l'écriture à travers la signature apposée au bas de l'acte. Surtout, les registres de l'amirauté se caractérisent par une remarquable continuité dans le temps, à deux ou trois exceptions près, mais qui n'excèdent jamais quelques mois. Cette caractéristique en fait donc une source fiable, d'autant plus que l'enregistrement auprès de l'amirauté constitue une obligation légale. Bien que précieuse, cette documentation n'en demeure pas moins imparfaite. Sur plus de soixante-dix ans, le contenu des actes a varié au gré des nouvelles ordonnances royales, notamment au milieu des années 1720, sans toutefois révolutionner les modalités d'enregistrement des gens de mer. Par ailleurs, si la formation pratique reçue par les capitaines est relativement bien renseignée, avec un récapitulatif de chaque voyage accompli, il n'en est rien de l'enseignement théorique, sur lequel les termes employés sont très évasifs. Surtout, le fait de constituer notre corpus à partir des registres de réception en Guyenne nous conduit à éliminer *de facto* les capitaines au long cours de passage dans la ville de Bordeaux, qu'il s'agisse des officiers étrangers ou de ceux originaires d'autres ports du royaume, mais aussi à minorer ceux relevant de régions maritimes proches et qui fournissent beaucoup de gens de mer à Bordeaux, essentiellement le Pays Basque et la Saintonge. Enfin, la documentation précitée n'apporte aucun éclairage sur les négociants, avec lesquels les commandants de navire travaillent étroitement. Dans ces conditions, le recours à d'autres séries archivistiques, telles les soumissions des chargements auprès de l'amirauté au moment du départ, s'avère indispensable¹³. Ces dernières, qui ne portent que sur le commerce avec les Îles, sont complémentaires des réceptions dans le sens où elles permettent de suivre l'activité professionnelle des capitaines une fois qu'ils sont admis à cette fonction, tout en mentionnant explicitement le ou les négociants avec lesquels ils s'associent. Il est ainsi possible d'étudier la régularité et les formes que revêt la coopération entre les armateurs et les commandants de navires sur le long

13 AD 33, soumissions des capitaines de navire, 6 B 89 (1718-1721) à 6 B 115 (1790-1792).

terme. Réceptions et soumissions sont enfin tout à fait adaptées à un traitement quantitatif des données. Stéréotypées, continues dans le temps, elles permettent d'approcher avec une grande précision les carrières des capitaines de navire bordelais, du sortir de l'enfance aux ultimes traversées.

L'étude sociale que nous entendons mener ne peut faire l'économie de deux autres sources, d'importance égale : les actes notariés d'une part, les correspondances d'autre part. Les archives notariales, tout d'abord, offrent la possibilité d'appréhender les capitaines dans leur environnement familial, qu'il s'agisse des contrats de mariage ou des testaments, mais aussi des procurations passées devant notaire. La principale difficulté des recherches menées dans les fonds notariés repose cependant sur l'extrême dispersion des actes, de surcroît sur une période s'étendant sur près d'un siècle. L'enregistrement, lorsqu'il mentionne la profession des contractants¹⁴, ainsi que les coupes statistiques réalisées à intervalles réguliers permettent de repérer plus facilement les actes, tout en se limitant à un échantillon représentatif de contrats et de testaments. Il s'agit de mettre au jour les origines sociales et les stratégies matrimoniales des capitaines, tout en estimant le poids économique du groupe relativement à d'autres, tels les négociants par exemple. Enfin les correspondances, rendues nécessaires par l'éloignement des capitaines au cours de leurs voyages, assurent une réelle immersion dans la vie quotidienne des commandants de navire. Reflet fidèle des occupations professionnelles, dont les officiers marchands rendent régulièrement compte auprès des négociants du port d'origine, les sources épistolaires sont en outre le réceptacle des heurs et malheurs de la vie familiale des intéressés. Elles permettent *in fine* de mettre au jour les schémas de pensée et les représentations mentales des capitaines, tout en apportant divers éclairages quant aux interactions nouées avec d'autres professions connexes : répartition des tâches entre négociants et capitaines, commandement des hommes sur les navires, etc.

S'ils n'ont pas été retenus dans le corpus, les caboteurs peuvent néanmoins être mobilisés dans le cadre d'une approche comparative mettant en balance capitaines et maîtres ou patrons. Une première exploitation des données contenues dans les actes de réception à l'amirauté de Guyenne révèle une triple rupture entre ces deux univers socioprofessionnels, radicalement différents. Sur le plan de l'origine géographique tout d'abord, si les capitaines comme les maîtres de barque sont à une écrasante majorité originaires de Guyenne, respectivement pour plus de 85 % et près de 98 % d'entre eux, la répartition

14 Les registres du bureau de Bordeaux de l'enregistrement notarial précisent la profession et le nom du notaire à partir de 1740 pour les contrats de mariage, plus tardivement pour les testaments.

au sein de la province varie considérablement d'une profession à l'autre entre 1718 et 1792. Alors que près des deux tiers des capitaines sont originaires de Bordeaux, ou pour plus de la moitié d'entre eux y ont été baptisés¹⁵, moins de 5 % des maîtres ou patrons sont originaires de la ville. À l'inverse, le Blayais, le Libournais, l'Entre-deux-Mers et le bassin d'Arcachon représentent à eux seuls plus de 80 % des effectifs du second groupe. Tandis que les familles bordelaises font le choix de se spécialiser dans le grand commerce avec les Antilles et très secondairement les côtes africaines, les ports de l'estuaire, de la Garonne, de la Dordogne ou du pays de Buch se tournent résolument vers le cabotage. Sur le plan de la formation initiale, ensuite, les parcours des nouveaux reçus divergent fortement. Alors que plus de 85 % des campagnes en mer accomplies par les capitaines ont pour destination l'Amérique, contre moins de 12 % l'Europe, la proportion est totalement inversée pour les maîtres ou patrons. Avec 75 % des voyages réalisés sur le vieux continent, dans le cadre du cabotage pratiqué sur l'Arc atlantique – principalement les côtes occidentales de la France – contre près de 25 % vers l'Amérique, les apprentis caboteurs se spécialisent précocement sur la navigation en vue du littoral. Par ailleurs, au cours de sept traversées sur dix, les maîtres de barque officient en qualité de « matelot », terme générique utilisé dans moins de 15 % des campagnes réalisées par les capitaines, au cours desquelles ils sont amenés à exercer d'autres fonctions, telles celles de pilotin, de pilote, de lieutenant, voire, dans certains cas, de second, autant de missions totalement méconnues des caboteurs. Enfin, sur le plan de la maîtrise de l'écriture, alors qu'on ne dénombre que 4 capitaines dans l'incapacité de signer sur 1 871 présents au moment de la réception, ils sont plus du tiers des maîtres ou patrons dans ce cas. Si on attribue à chaque paraphe une note allant de 0 – absence de signature – à 5 – maîtrise totale de l'écriture – on obtient une moyenne de 3,9/5 pour les capitaines au long cours, contre 1,3/5 pour les caboteurs. Les notes médianes maintiennent quasiment le même écart entre les deux groupes, respectivement 4/5 et 1,5/5. L'analyse des signatures portées sur les registres de l'amirauté révèle donc d'importantes différences dans le degré d'instruction des gens de mer.

L'étude des capitaines de navire à l'époque moderne dans un grand port de l'Atlantique, par ailleurs déjà abondamment traité par l'historiographie traditionnelle, devrait permettre d'aboutir à un renouvellement du regard porté sur un groupe socioprofessionnel aux frontières floues, versant dans le négoce autant que dans la navigation, en interrogeant en profondeur les rapports

15 Sur les 1 272 capitaines dont on connaît le lieu de baptême, 637 ont été célébrés dans Bordeaux *intra muros*, soit la moitié, contre 425 dans le reste de la Guyenne, soit un tiers de l'échantillon.

que les intéressés entretiennent avec les autres groupes sociaux qu'ils côtoient au cours de leur activité, à commencer par les négociants. Cette étude des interactions sociales, nécessairement complexe eu égard à l'étendue et donc à l'hétérogénéité du groupe, doit permettre de préciser le positionnement des capitaines au long cours dans l'économie maritime et la société portuaire, en dégagant quelques constantes, tout en soulignant la spécificité de certains parcours, à l'aune des trajectoires ascendantes ou, au contraire, descendantes des capitaines. Une telle entreprise s'avère d'autant plus nécessaire qu'elle concerne un groupe intermédiaire, situé à la croisée de deux univers radicalement différents : celui des membres d'équipage d'une part, le monde du négoce d'autre part¹⁶. Questionner au XVIII^e siècle les distances relatives mais aussi les liens existant entre chacun d'eux et les commandants de navire à l'époque moderne doit permettre, *in fine*, de préciser le statut des capitaines au sein de la société bordelaise.

¹⁶ Les capitaines de navire ne sont pas les seuls à devoir arbitrer entre terre et mer, comme l'illustrent les travaux de Gérard Le Bouëdec et de ses élèves sur la thématique de la pluriactivité des marins à l'époque moderne.

LES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE SPÉCIALE DE MARINE DE BREST ET LEUR DESTIN

Hélène Vencent

Doctorante en histoire à l'université Paris-Sorbonne

LA CRÉATION DES ÉCOLES SPÉCIALES DE MARINE : UNE PROFESSIONNALISATION DU MÉTIER D'OFFICIER DE MARINE

Les Écoles spéciales de marine (ESM), destinées à la formation des officiers de la marine militaire, ont été fondées par le décret du 27 septembre 1810. Il en existe deux : l'une à Brest, l'autre à Toulon. Elles s'inscrivent dans le cadre de la réforme du système éducatif du régime napoléonien mais aussi d'une réforme militaire : on restaure un encadrement de la formation des cadres de l'armée selon le principe qu'une grande nation doit posséder une grande école pour former ses officiers. Les ESM sont toutefois créées huit ans après l'École de Fontainebleau qui devient Saint-Cyr en 1808.

Ce décalage dans le temps résulte d'une combinaison complexe de causes conjoncturelles et structurelles : la mauvaise réputation des gardes-marine de l'Ancien Régime, les rivalités entre marine militaire et commerciale, l'épuration révolutionnaire, etc. Sans compter que la marine souffre d'un manque d'effectifs et d'un manque de matériel évident du fait des défaites d'Aboukir, de Trafalgar et de l'île d'Aix, pour les plus spectaculaires, sans parler du blocus britannique. Aussi les projets d'écoles passent-ils au second plan jusqu'à l'année 1810. Napoléon et son ministre Decrès constatent qu'il y a un problème de fond dans la marine qui ne peut se résoudre que sur le long terme, en créant un corps d'officiers spécialisé. Les témoins de cette époque, comme François Leconte, soulignent cet aspect fondamental du projet :

Les officiers, tous de provenances différentes, s'aimaient peu entre eux ; il n'y avait pas d'esprit de corps. À compter des plus ignorants jusqu'aux plus instruits, il régnait une sorte de fatuité, de présomption et d'orgueil qui était plus que ridicule [...]. C'était, je pense, avec raison que l'on attribuait en général à cet esprit d'insubordination le défaut d'unité qui avait manqué au combat de nos escadres, et qui avait principalement causé nos désastres maritimes. Les écoles

navales qui venaient d'être créées paraissaient devoir donner par la suite cet esprit de corps qui manquait¹.

Leconte met les défaites sur le compte d'un manque d'unité pour l'état-major. L'Empire ne peut ainsi prétendre restaurer sa marine sans créer un esprit de corps. L'ambition est de former une élite unie pour la tête des armées. Ce terme d'*élite* est omniprésent dans la correspondance entre Decrès et Napoléon portant sur la création de ces écoles.

Les ESM naissent vingt ans après la fermeture des dernières écoles des gardes ; elles s'inspirent ainsi de leurs homologues de l'Ancien Régime mais incluent certaines innovations. Le but premier reste la professionnalisation de l'officier de marine. En sortant des écoles, les élèves devenus officiers doivent être marins, militaires et diplomates, ce qui inclut des devoirs liés à la représentation.

Au sortir des trois années de formation, les élèves doivent être des marins. L'empereur veut des hommes de mer : un officier de marine n'est pas un officier ordinaire, il doit être parfaitement ambivalent entre mer et commandement. Pour cette raison il insiste pour que l'école – cours, repas, couchages, etc. – se fasse sur des navires : le *Duquesne* à Brest, le *Tourville* à Toulon.

Monsieur le ministre, vous me proposez de mettre une école de marine à terre, c'est comme si on mettait une école de cavalerie sur un vaisseau — Oh ! Pas tout à fait, Sire. — Au contraire, tout à fait. Connaissez-vous un moyen d'élever des enfants sous l'eau ? — Non, Sire. — Alors, jusqu'à ce que vous ayez trouvé ce moyen, nous les élèverons dessus².

Selon l'exemple du dernier quart du XVIII^e siècle, on recrute de jeunes adolescents, car on considère qu'après un certain âge on se dégoûte plus facilement de la mer. On pense que rien n'est joué à cet âge où la maturité physique et intellectuelle n'est pas atteinte. Napoléon évoque ces élèves par le terme *enfant* : ils ont tout à apprendre, ils sont modelables. Il parle de même de les élever, non de les instruire. Mais on ne se contente pas d'élever des enfants : on les élève sur l'eau. Ils seront hommes de mer car ils auront été élevés dans cet élément et le maîtriseront.

Après ces trois années de formation, les élèves ne doivent pas être seulement marins mais aussi militaires. Dans son *Histoire de la Marine française sous le Consulat et l'Empire*, Louis Édouard Chevalier insiste sur l'absence de caractère militaire de la marine française de cette époque :

En résumé, de 1793 à 1815, la marine n'est pas propre à faire la guerre ; une qualité essentielle lui manque, elle n'est pas militaire. Les états-majors sont

1 François Leconte, *Mémoires pittoresques d'un officier de marine*, Brest, Le Pontois, 1851, p. 59-60.

2 Auguste Thomazi, *Les Marins de Napoléon*, Paris, Tallandier, 2004, p. 270.

braves, les équipages déploient une énergie et un courage dignes des plus grands éloges, mais ni les uns, ni les autres ne savent se battre. Des exceptions existent, mais elles ne peuvent infirmer la règle. Dans les combats, nos pertes sont considérables, celles de l'ennemi presque nulles. Si, par notre opiniâtreté, par un grand sacrifice d'hommes, nous sauvons l'honneur du pavillon, nous ne faisons pas de mal à l'ennemi. Ce n'est pas là la guerre³.

Ce constat est aussi celui de Napoléon et de Decrès. Aussi les ESM doivent-elles jouer un rôle majeur dans la militarisation de la marine. Quelques exemples nous indiquent cette volonté de créer de véritables militaires. Le règlement interne de l'école fait tout pour militariser les élèves : uniforme, organisation interne en brigades, escouades, inscription sur le rôle d'équipage du vaisseau. Les élèves sont rapidement mis en condition de commandement et de hiérarchie militaire. Par ailleurs, il y a un ancrage délibéré des élèves dans le personnel de la marine. Dès leur intégration ils vivent comme les autres marins, sont rattachés à un bâtiment et répondent à une autorité maritime classique. La direction de l'école est en effet un état-major composé d'un capitaine de vaisseau, d'un capitaine de frégate, de quatre lieutenants de vaisseaux et de quatre enseignes. Les élèves sont confrontés dès le départ à la guerre : en plus d'être dans un arsenal, l'école est commandée par un état-major militaire qui porte les stigmates de la guerre. Le commandant de l'école, le capitaine de vaisseau Faure, a perdu l'œil gauche, l'enseigne de vaisseau Faucon a perdu un bras en 1809, à d'autres il manque une jambe, etc. Mais ils restent des officiers de mérite, même s'ils ne sont plus aptes à faire la guerre, au moins momentanément. C'est ainsi que les élèves prennent pleinement conscience de la réalité de leur métier.

Ces marins militaires se doivent aussi d'être instruits. Leur enseignement est à la fois pratique et théorique. Aux cours d'arithmétique, de trigonométrie, de géométrie, etc. s'ajoutent les cours d'artillerie, de timonerie, de grément, etc., dispensés par les sous-officiers du navire. Quelques failles apparaissent néanmoins dans la formation, puisqu'il n'y a pas d'enseignement de langue étrangère, en particulier de l'anglais – c'est un vieux débat en France, où l'on a du mal à reconnaître que l'anglais est la langue du commerce et de la guerre sur mer. Il est vrai que c'est aussi la langue de l'ennemi. Auguste Jal, qui fut élève dans cette école et laissa ses mémoires, nous le confirme :

Point de langue anglaise ; sous l'Empire, on détestait les Anglais, et il y avait une sorte de patriotisme à ignorer leur langue. Cependant c'eut été pour nous

3 Louis Édouard Chevalier, *Histoire de la Marine française sous le Consulat et l'Empire*, Paris, Hachette, 1886, p. 421.

une étude précieuse, car nous avons en perspective les pontons aussi bien que l'avancement⁴.

Apprendre l'anglais est antipatriotique mais l'ironie de notre auteur rappelle que la réalité de la guerre devrait passer au-delà de ce patriotisme. La maîtrise de cette langue peut permettre non seulement d'améliorer son sort de prisonnier, mais aussi de donner quelques coups de pouce à l'espionnage.

Auguste Jal regrette également l'absence de cours de français, car selon lui ce manque se fait ressentir :

Ce n'est donc pas un professeur de littérature que j'aurais regretté, mais un maître de langue française, homme de goût sachant assez l'orthographe pour la montrer à ceux qui ne la savaient pas du tout (ils étaient assez nombreux)⁵.

278

On touche ici au devoir de représentation de l'officier de marine, même s'il est peu présent dans les ESM, du moins directement. En effet, le recrutement social des élèves tend à montrer que c'est une élite sociale que l'on forme. À Brest, 43 % des élèves ont un père militaire ou officier civil travaillant dans l'armée ; 23,5 % ont un père officier civil ou occupant une autre profession de fonctionnaire ; 3,1 % ont un père exerçant une profession libérale ; les autres pères sont des hommes de lois, salariés, marchands et fabricants, qui représentent moins de 2 %. On recrute des jeunes gens issus de la nouvelle élite française : ceux qui servent la France et font des études. On peut supposer que du fait de l'origine familiale, on ait choisi de passer au second plan dans ces écoles tout ce qui a trait au maintien et à la représentation, puisque le but premier reste la formation militaire en vue de vaincre les Anglais.

LES TEMPS DIFFICILES DE LA SECONDE RESTAURATION : LA JUSTIFICATION DE LEUR FORMATION

Lors de la première Restauration, Decrès est remplacé par Malouet. Le nouveau ministre de la Marine a projeté l'ouverture de nouvelles écoles navales aux dépens des écoles spéciales de marine. Mais la courte durée du régime et la santé défaillante du ministre ne lui laissent guère le temps d'accomplir son projet. Aussi les écoles spéciales de Brest et de Toulon continuent-elles leur train de vie, mais dans l'incertitude du lendemain.

Une lettre du ministre de la Marine datée du 10 février 1815 fait part des récentes mesures prises pour les écoles⁶. Cent soixante-quatre élèves seulement

4 Augustin Jal, *Souvenirs d'un homme de lettres (1795-1873)*, Paris, Léon Techener, 1877, p. 153.

5 *Ibid.*, p. 154-155.

6 Service historique de la Marine (SHM), Toulon, 2 A 137, lettre du ministre à M. Lhermitte.

ont été examinés à Toulon, sur 228 au total. En effet, d'une part les élèves étrangers ont été renvoyés chez eux, ainsi que certains élèves indisciplinés ou ne possédant pas le niveau ; et, d'autre part, d'autres ont été rappelés par leurs parents. Sur ces 164, 61 ont été admis avec le grade d'aspirant dans la Marine royale ; 61 ont gagné le droit de rester dans l'école jusqu'au 1^{er} juillet suivant pour repasser l'examen ; les 38 derniers, dont l'instruction a été jugé insuffisante, ont été licenciés. Par ailleurs, les élèves nommés aspirants reçoivent le droit de se retirer pour un congé dans leur famille sur la demande d'un certain nombre de parents. Pour finir, on informe le préfet maritime que l'état déplorable dans lequel se trouve le vaisseau école de Brest, le *Tourville*, l'oblige à être désarmé ; or, 30 élèves de Brest doivent attendre le second examen programmé au 1^{er} juillet ; ces élèves privés de bâtiment sont alors envoyés à Toulon sur le *Duquesne*. Malheureusement, le retour de Napoléon perturbe les plans de l'école et l'orientation des élèves.

Au retour des Bourbons, après les Cent Jours, la Marine a un nouveau ministre, du Bouchage, sous l'autorité duquel est menée une sévère épuration, comme dans le reste de l'armée. Les personnes trop marquées par l'Empire sont écartées, et les écoles spéciales n'échappent pas à cette réorganisation. Les nouveaux aspirants sont réorientés vers les Compagnies d'élèves de la marine qui sont créées. Elles sont au nombre de trois : l'une est à Brest, la deuxième à Toulon, la dernière à Rochefort. On y entre après réussite à un examen :

D'ailleurs le maintien d'une pépinière trop nombreuse aurait un grand inconvénient d'éteindre l'émulation en offrant des chances d'avancement incertaines ou éloignées. Mais précisément parce qu'il est nécessaire d'écarter un certain nombre de prétendants, l'intention expresse du roi est que l'on apporte toute l'attention possible et la plus exacte impartialité soit dans l'examen des titres qu'ils auront à produire, soit enfin dans leur classement sur la liste générale⁷.

On souhaite une marine fonctionnelle et fidèle au régime, une marine de paix. Sa nouvelle organisation réduit les effectifs et l'on ne veut surtout pas d'une marine à l'avancement quasi impossible. On sélectionne donc les meilleurs et les plus fidèles. Certains élèves, très marqués comme bonapartistes, sont tout de même conservés ; en général, ce sont des élèves très bien notés. Il semble se dégager une volonté sous-jacente de préparer une marine de bon niveau pour un avenir plus ou moins proche. Dans le temps court qui succède aussitôt à la Restauration, les Anglais font pression pour que la France réduise au maximum son armée des mers ; la France s'exécute, mais avec pragmatisme.

7 SHM, Toulon, 1 A³ 5, lettre du ministre à M. Lhermitte, 29 février 1816.

Les anciens élèves des ESM qui passent à travers les mailles du filet doivent retrouver une légitimité. Ils ont été formés pour faire la guerre aux Anglais, pour être fidèles à l'Empire : ont-ils encore une place dans cette marine pacifique ? Dans un premier temps, ils vont devoir mettre de côté la formation martiale de leur métier et mettre en avant ses autres aspects.

La source principale de cette étude est composée des dossiers personnels de ces anciens élèves qui permettent d'étudier en détail leur carrière à travers leurs états de service, leurs notations, les rapports qu'ils fournissent. Une fois dépouillés, ces dossiers doivent être confrontés avec d'autres sources issues également des archives du ministère de la Marine et des Colonies, comme des détails sur des opérations particulières ou essentielles du siècle, ou des sources juridiques, principalement.

Les carrières de ces anciens élèves s'inscrivent dans leur siècle : on y lit en filigrane l'histoire politique et internationale de la France.

LES DÉBUTS : 1815-1830

Certains des élèves non compris dans la nouvelle organisation de la marine choisissent la marine de commerce et deviennent capitaines au long cours. Dans l'état actuel des recherches cela semble anecdotique, mais il faut attendre que tous les dossiers des élèves soient dépouillés pour en avoir une proportion exacte. Néanmoins, il ressort des dossiers de ces anciens élèves une volonté de réintégrer la marine lorsque des bruits de guerre se font entendre : 1823, 1830. Pour l'instant, il semble qu'aucun ne soit parvenu à la réintégrer. Un élève, Gaston Babut, a intégré l'armée de terre ; il est signalé dans la base Leonore comme commandant la place de Douai au grade de colonel. Il y en a probablement quelques autres.

C'est aussi une période où l'on présente quelques démissions faute d'avancement, mais ces cas semblent rester isolés. On observe davantage de plaintes par suite d'un avancement trop lent au goût des élèves, mais il reste encore à confronter ces impressions personnelles à la réalité juridique de l'avancement. Sont-ils maintenus volontairement dans des grades inférieurs car on se méfie de ces officiers issus des collèges de Napoléon ? Ou bien s'agit-il seulement d'une absence d'opportunité ?

Néanmoins, lorsque l'on se penche sur la notation de ces anciens élèves, ils sont très bien notés. On loue leur bonne tenue, leur capacité au commandement, à tenir le quart, à commander les manœuvres ainsi qu'à utiliser les instruments de marine.

Cette période n'est pas connue en France pour être pionnière en matière d'expéditions et d'opérations de grande envergure ; cependant, on y décèle les prémices d'un XIX^e siècle flatteur pour la marine. On remarque ainsi quelques missions destinées à soutenir les intérêts économiques français, comme celle

de 1818 au cours de laquelle Jean Bechameil escorte les bâtiments marchands français à Galam. Cet élève des compagnies des élèves de la marine est alors aux commandes de son petit bâtiment. On remarque que cette période s'inscrit dans la continuité de la fin du XVIII^e siècle, où l'on archive le monde. Les élèves sont embarqués sur des expéditions hydrographiques menées sur les côtes de France et en Méditerranée – *Chevrette* de Dumont d'Urville. Certains se joignent également aux *circumnavigations* de Dumont d'Urville sur la *Coquille* (1822-1825), ou de Freycinet sur l'*Uranie* et la *Physicienne*.

Le métier d'officier de marine se concentre alors sur l'aspect scientifique et organisationnel, comme pour préparer l'avenir. On se trouve davantage face à une marine en attente que face à la marine vieillissante de la Restauration, dont les désastres largement médiatisés, comme celui de la *Méduse*, restent ancrés dans la mémoire collective.

LES AVANCÉES : 1830-1848

Les thématiques classiques qui ont trait à la marine militaire de cette période, comme l'esclavage et l'économie, sont pour le moment peu présentes à travers les carrières des élèves. On croise de temps en temps un navire négrier arrêté en Atlantique, mais la question reste secondaire et ne semble pas faire partie des missions des anciens élèves. L'économie et le commerce ne sont pas non plus l'objet principal des missions des anciens élèves. On en parle, mais avec mépris. Dans ces domaines, la France s'inscrit davantage dans la continuité de l'Ancien Régime : elle est encore dans la dynamique d'une ère d'influence où l'honneur et la culture priment. Ce qui justifie la colonisation, c'est la civilisation ; or, dans la première moitié du XIX^e siècle, en France, la civilisation n'est pas marchande. Les débouchés commerciaux qui peuvent occuper les missions des officiers semblent être davantage un moyen de contrer l'influence britannique qu'un but en soi. Il y a toujours en France une séparation nette entre la marine de commerce et la marine militaire, séparation gommée durant la période révolutionnaire mais remise en place depuis.

Les carrières des anciens élèves prennent leur envol durant cette période, puisque c'est l'âge où ils accèdent aux grades de commandement – capitaine de frégate, de corvette, de vaisseau ; c'est la période où la France retrouve une capacité d'intervention sur la scène internationale. Les moments clés en sont la prise d'Alger et les différents épisodes de la question d'Orient. À cela s'ajoutent des interventions dans les Caraïbes ou à Madagascar face à la reine Ranavalona ; on commence également à sillonner le Pacifique.

Ce sont aussi les prémices de l'avancée industrielle dans la marine avec l'arrivée de la vapeur. Les anciens élèves n'ont pas été formés à ce nouveau mode de

propulsion mais beaucoup se penchent sur la question : ils commandent ces nouveaux navires et font des propositions pour les améliorer. S'intéresser à la vapeur semble être aussi un moyen d'accélérer son avancement.

Ces anciens élèves étaient bien ancrés dans leur époque ; certains se lancèrent en politique : Claude Hernoux fut par exemple député de Seine-et-Oise de 1834 à 1848 ; Jean Béchameil, déjà évoqué, fut député de Charente, proche de Guizot ; Romain-Desfossés devint ministre de la Marine. Cette implication en politique semble jouer sur leur accession ou non aux grades supérieurs qui surviennent après la révolution de 1848.

LES GRADES SUPÉRIEURS ET LA RETRAITE : 1848-...

282

Il ne semble pas y avoir de licenciements après la Révolution de 1848 – à part pour Jean Béchameil, qui gênait par ses opinions politiques et fit preuve de maladresse vis-à-vis de sa hiérarchie. Certains voient leur carrière ralentir ou sont fatigués de plusieurs années de services en mer, comme Ferdinand Anne-Duportal, « officier de mérite mais d'une santé perdue⁸ » ; ils partent à la retraite dès le début des années 1850, dans des grades honorables.

D'autres entament la dernière partie d'une ascension, qui leur permet de participer aux opérations en Italie et à la guerre de Crimée : Aimable Jehenne, Charles Lavaud, Armand Bruat, Auguste Febvrier Despointes, Alexandre et Toussaint Gaujal. En outre, après presque trente années de discrétion sur le sujet, ces anciens élèves font valoir leur droit à l'avancement en évoquant leur passé d'anciens élèves des écoles spéciales.

À la lumière des dossiers personnels étudiés, on peut penser que l'objectif de Napoléon I^{er} et de Decrès est atteint, dans la mesure où la majorité des anciens élèves qui ont pu rester dans la marine font une carrière en général très honorable et contribuent à son renouvellement. Ils sont bons officiers, bons marins, bons militaires, et font preuve d'une véritable curiosité scientifique lors de l'arrivée de la vapeur, dans le domaine de l'hydrographie, de l'artillerie, de la météorologie, etc. Il semble aussi qu'un esprit de corps se soit développé.

Cet échantillon d'officiers bien ancré dans le siècle permet ainsi de dresser un portrait de la marine française aussitôt après la Révolution.

8 SHD, CC7 alpha 40 Ferdinand Anne-Duportal, 30 septembre 1856, contre-amiral Lavaud, préfet maritime à Lorient.

LA PLACE DE L'IMMIGRANT DANS LES STRATÉGIES
DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE
SUR L'ATLANTIQUE NORD, 1884-1924

Antoine Resche
CRHIA et Labex EHNE, université de Nantes

Dans le cadre d'une thèse sur la concurrence entre les compagnies maritimes britanniques et françaises sur la ligne de l'Atlantique nord aux XIX^e-XX^e siècles, l'immigration est un des domaines d'étude essentiels¹. L'image de l'immigrant voyageant dans l'entrepont est en effet une des plus fortes dans la thématique liée aux paquebots transatlantiques, et elle a parfois été transcendée par certains événements symboliques comme l'histoire du *Titanic*, qui a été vue par certains, probablement à tort, comme une lutte des classes concrète, l'enjeu devenant alors la survie, que l'on soit pauvre ou puissant. Comme tout sujet fortement évocateur et symbolique, il est submergé par les clichés les plus variés et des idées reçues plus ou moins ancrées. Il ne serait pas d'un grand intérêt d'en contredire la plupart ici, car elles sont trop caricaturales pour être crédibles.

Mais un raisonnement en apparence très logique, au sujet de la politique migratoire de la Compagnie générale transatlantique – la Transat –, semble fermement ancré : celui qui veut que, la France étant un pays moins engagé dans les flux migratoires, la Compagnie ne se serait pas pleinement impliquée dans le transport des migrants, contrairement à ses concurrentes britanniques et allemandes. Ce retrait semble corroboré par une présence très parcellaire des documents relatifs à l'immigration dans les archives de l'entreprise, conservées au Havre par l'association French Lines. Il s'agit donc de comprendre l'origine de ce présupposé, puis de voir quels éléments permettent de le relativiser, et enfin d'examiner la façon dont les immigrants étaient transportés par la Transat, ce qui nous permettra de mieux saisir la place de l'immigrant dans la politique de la compagnie.

1 Thèse réalisée au sein du CRHIA et du Labex EHNE (Nantes), sous la dir. de Michel Catala et de Bruno Marnot : il s'agit d'étudier les rapports entre la Cunard Line, la White Star Line et la Compagnie générale transatlantique entre 1890 et 1940, ainsi que les similitudes et les divergences de leurs politiques commerciales.

C'est un fait certain que la France n'était pas, dans les dernières années du XIX^e siècle et les premières du XX^e, une terre d'émigration. Tandis que de nombreux migrants transitent par le Royaume-Uni et l'Allemagne, peu embarquent dans les ports français – principalement Le Havre². Les populations scandinaves et irlandaises ont un grand intérêt à utiliser les ports britanniques, plus faciles d'accès : on ne s'étonnera pas, ainsi, que la White Star Line et la Cunard Line aient établi une escale à Queenstown, l'actuelle Cobh, dans le sud de l'Irlande, sur leur route de New York, qui se révèle très profitable pour leur troisième classe ; elle est supprimée au milieu des années 1920, lorsque les quotas américains se resserrent. De la même manière, les émigrants russes et austro-hongrois transitent plus facilement par les ports allemands, surtout au début du XIX^e siècle, alors que les compagnies allemandes se dotent de navires de plus en plus rapides et imposants³. Il faut ajouter à cela la relative modestie des paquebots français : ainsi, *La Touraine*, mis en service en 1892, a pour concurrent direct le *Teutonic*, de la White Star Line, lancé en 1889. Ce dernier mesure 177 mètres, contre 157 pour *La Touraine*, jauge 9 980 tonneaux contre 7 120, et peut transporter 1 000 passagers en troisième classe contre 600. En 1900, *La Lorraine* entre en service avec ses 170 mètres, 11 170 tonneaux et 400 places en troisième classe. L'année suivante, la White Star Line introduit le *Celtic*, premier navire à dépasser le record de tonnage établi quarante ans plus tôt par le *Great Eastern*. Avec ses 217 mètres, ses 21 000 tonneaux et ses 2 350 places en troisième classe, il dépasse très nettement ses contemporains français. Enfin, le *France* de 1912 mesure 60 mètres de moins que le *Titanic*, qui a fait naufrage lors de sa traversée inaugurale, une semaine avant l'entrée en scène du paquebot français. Leur capacité en migrants tend cependant à se rapprocher : 800 pour le *France*, 1 000 pour le *Titanic* ; la White Star dispose alors de paquebots plus lents – le *Celtic* et ses trois *sister-ships* –, plus adaptés à cette clientèle. Tous font encore pâle figure face aux trois géants conçus par la compagnie allemande HAPAG au début des années 1910. Le premier mis en service, l'*Imperator*, en 1913, peut ainsi embarquer 942 passagers en troisième classe, mais aussi 1 772 dans une « quatrième classe⁴ ».

2 Voir Brunot Marnot, *Les Migrations internationales en Europe et aux États-Unis des années 1840 à 1940*, Neuchâtel, UTBM/Éditions Alphil, 2006, p. 40-45.

3 Ce sont, notamment, le *Kaiser Wilhelm der Grosse* (1897) et le *Deutschland* (1900) qui, en remportant le Ruban bleu, marquent nettement l'entrée de l'Allemagne dans la compétition transatlantique, selon les désirs du Kaiser.

4 James Kent Layton, *The Edwardian Superliners: A Trio of Trios*, Stroud, Amberley Publishing, 2013, p. 292.

Ces considérations permettent d'ores et déjà de constater que la Compagnie générale transatlantique est en retrait par rapport à ses concurrentes. Plus encore, contrairement à la Cunard, par exemple, la Transat semble n'avoir que faiblement misé sur les navires centrés sur les migrants. Au début des années 1900, la Cunard et la White Star ouvrent toutes deux un service méditerranéen, au départ des ports des pays de l'Adriatique, de l'Italie et de l'Espagne, spécialement destiné aux migrants d'Europe du Sud. On y trouve des navires comme le *Carpathia*, rendu célèbre par son sauvetage du *Titanic*, qui peut transporter plusieurs milliers de migrants malgré sa taille réduite. On ne retrouve aucune tentative similaire du côté de la Transat, alors que les Italiens sont un des viviers de migrants qu'elle peut utiliser. La compagnie française en subit fortement les conséquences : le rapport de son conseil d'administration en 1904, l'année qui suit l'introduction du service de la Cunard, note une chute du nombre d'immigrants transportés, de plus de 76 600 en 1902 à 60 300 en 1903⁵. L'histoire de la compagnie française dans les temps qui suivent semble également corroborer ce retrait : elle atteint en effet son apogée dans les années 1920, en bénéficiant notamment de la Prohibition. Serait-ce justement parce que les grands paquebots anglais, le concurrent allemand étant temporairement éliminé, se retrouvent inadaptés au nouveau marché suite aux restrictions migratoires ? Cette supposition de l'« adaptation hasardeuse » est séduisante : elle encouragerait l'idée d'une entreprise visionnaire, qui aurait compris que le filon représenté par les migrations ne serait pas éternel et aurait envisagé plus tôt sa reconversion.

DES ÉLÉMENTS CONTRADICTOIRES

La Compagnie générale transatlantique se serait-elle donc totalement désintéressée des flux migratoires ? Rien n'est moins certain, et des documents permettent de relativiser cette théorie. L'année 1884 est ainsi un temps fort de la politique migratoire de la compagnie. Cette année-là, elle doit renouveler son matériel afin de conserver ses conventions avec l'État. Un prototype de navire a été construit avec *La Normandie*, et quatre autres paquebots doivent suivre. La même année, le rapport du conseil d'administration remarque que les immigrants représentent une bonne part des revenus, le rapport relevant que « le courant des émigrants se dirige toujours régulièrement sur nos paquebots du Havre⁶ ». Cependant, la même année, la revue *Le Génie civil* s'interroge sur

5 Archives de l'association French Lines (désormais AFL), 1997 004 5209, Rapport du conseil d'administration de l'année 1904.

6 AFL, 1997 004 5209, Rapport du conseil d'administration de l'année 1884.

le sujet, expliquant notamment que les conditions d'admission aux États-Unis sont de plus en plus strictes, et que les compagnies commencent également à miser sur un courant de retour des migrants lorsqu'ils ont amassé assez d'argent. La Transat miserait sur ce courant pour rentabiliser le retour de ses trains vers Bâle, qui reviennent à vide. Ce sont en effet les migrants venus de Suisse et des régions de l'Allemagne proche de la France qui empruntent ses navires, qui se retrouvent en concurrence avec la Red Star Line, dont les navires partent d'Anvers.

Celle-ci prend des prix un peu moins élevés pour la traversée d'Anvers à New York ; en outre, la distance de Bâle à Anvers étant moins considérable que celle de Bâle au Havre, le trajet par chemin de fer est moins coûteux, en raison surtout des tarifs belges qui sont inférieurs aux nôtres. Par contre, les paquebots transatlantiques offrent beaucoup plus de confortable [*sic*] aux passagers et une traversée moins longue⁷.

286

Pour pallier ce problème, la compagnie s'équipe, en 1884, sur la ligne entre Bâle, Strasbourg et Le Havre, de nouveaux wagons plus confortables, destinés à conduire les migrants au plus vite à leur train, et donc à maintenir un flux constant. L'année suivante, le rapport du conseil d'administration détaille le système mis en place : un train part de Modane après avoir rassemblé les migrants italiens ; un autre de Bâle/Berne, avec des voyageurs venus de Suisse, d'Allemagne, et d'Autriche. Afin de préparer l'entrée des paquebots à grande vitesse, la Compagnie générale transatlantique a fait installer des agences dans chacun des États nord-américains, afin d'assurer sa promotion⁸.

Cette politique est parfois troublée : ainsi, en 1893, des lois américaines entraînent la création d'une véritable « troisième classe », offrant un meilleur confort, pour remplacer les émigrants avec contrat. Cette année-là, le nombre de migrants transportés sur les paquebots de toutes les compagnies est de plus de 360 000. L'année suivante, il est réduit à 188 000⁹. En 1898, la Compagnie s'estime cependant moins touchée par la crise qui atteint les autres sociétés, notamment en ce qui concerne les migrants, et mentionne un flux important venant d'Italie et de Suisse¹⁰. Les chiffres sont cependant très inférieurs : on en compte 18 000 en 1898, 23 000 l'année suivante¹¹. En 1901, la Compagnie, aidée par l'arrivée des tout nouveaux *La Savoie* et *La Lorraine*, se vante d'avoir atteint un

7 Charles Talensier, « Trains d'émigrants de la Compagnie générale transatlantique », *Le Génie civil*, vol. 6, n° 3, 15 novembre 1884, p. 33-36.

8 AFL, 1997 004 5209, Rapport du conseil d'administration de l'année 1885.

9 *Ibid.*, Rapport du conseil d'administration de l'année 1895.

10 *Ibid.*, Rapport du conseil d'administration de l'année 1898.

11 *Ibid.*, Rapport du conseil d'administration de l'année 1900.

chiffre qu'elle n'avait jamais connu auparavant. Cependant, ce nombre n'est pas précisé. À la même époque, de nouvelles agences sont ouvertes à l'étranger, mais les documents à leur propos sont très parcellaires. Des lettres datant de 1931 font état de problèmes avec la sous-gestion de l'agence d'Helsinki, mais elles ne concernent pas la bonne période et ne permettent pas d'en savoir plus sur le rôle précis qu'elles tiennent¹². C'est dans ce contexte de constante augmentation – de 1899 à 1902, les immigrants transportés sont passés de 23 000 à 76 000¹³ – que l'entrée en scène de la Cunard, puis de la White Star dans les lignes méditerranéennes, est un coup dur, qui supprime une partie de la clientèle italienne de la Transat. Malgré cela, et après une forte baisse en 1904, le nombre des migrants continue à augmenter : ils sont 90 000 en 1906, sur un total de 330 000 passagers transportés¹⁴. La barre des 100 000 est dépassée en 1907. Cet élan est durement atteint en 1908 par une crise qui fait chuter leur nombre. La même année est mis en service le *Chicago*, un navire plus petit, destiné à transporter des migrants, puis, sur le même modèle, le *Rochambeau*. À la même époque, cependant, les conseils d'administration se plaignent de devoir désormais consacrer plus d'espace à chaque passager¹⁵. Cela n'empêche pas la Compagnie de continuer à développer ses navires. Les paquebots à classe unique peuvent ainsi transporter plus d'un millier de migrants dans de bonnes conditions. Le *Rochambeau* a une capacité similaire au *France* de 1912, toutes classes confondues pour ce dernier. Si les paquebots à classe unique sont donc en avance de ce point de vue, les paquebots du service express restent très faibles. Sur le trafic de migrants, la Compagnie générale transatlantique reste jusqu'en 1913 au cinquième rang mondial¹⁶. Cependant, lorsque le *Paris* est mis en construction en 1913 – il n'entre finalement en service qu'après-guerre –, la Compagnie espère lui faire transporter plus d'un millier de migrants, et donc continuer sa progression. À son arrivée, en 1921, le navire doit faire face aux premières restrictions migratoires, et ses importantes installations de troisième classe doivent rapidement être revues.

12 AFL, 1999 004 1132.

13 AFL, 1997 004 5209, Rapport du conseil d'administration de l'année 1903.

14 Le rapport entre le total des passagers transportés et ceux de troisième classe n'est cependant pas significatif comparé à celui des compagnies britanniques. En effet, contrairement à celles-ci, la Compagnie générale transatlantique assure également une ligne méditerranéenne courte entre Marseille et Alger, dont la clientèle n'a aucun équivalent sur les navires de la White Star Line et de la Cunard. Ces traversées courtes permettent le transport d'un grand nombre de passagers – elles représentent plus de la moitié des revenus de la compagnie dans les années 1880, preuve qu'elles ne doivent pas être sous-estimées –, mais ne comportent que peu d'immigrants.

15 Sur les navires postaux comme *La Lorraine*, cette capacité doit être réduite de plus d'un quart : voir AFL, 1997 004 5209, Rapport du conseil d'administration de l'année 1910.

16 Marthe Barbance, *Histoire de la Compagnie générale transatlantique. Un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955, p. 155-162.

Comme en témoigne un article du *Génie Civil* de 1884, la Compagnie générale transatlantique cherche avant tout à séduire sa clientèle en lui offrant un confort supérieur à la concurrence. Dans le contexte du trafic de migrants dans les années 1880, cela ne signifie cependant pas un luxe inouï : les trains qui desservait Le Havre jusqu'alors étaient composés de wagons à une seule fenêtre, sans toilettes, où les voyageurs s'installaient tant bien que mal sur les bagages pour un voyage de plus de vingt heures¹⁷. Ainsi, les conditions de transports inégales fournies par les wagons commandés par la compagnie consistent, selon la revue, en

[d]es banquettes larges et rembourrées, couloir central permettant la circulation d'un bout du train à l'autre, water-closets, chauffage à l'eau, berceaux pour les enfants, etc. Une voiture-buffet, attelée au milieu de chaque train, livre aux émigrants, au prix d'achat, le pain, la viande, la charcuterie, la bière, le vin, etc. : on leur distribue gratuitement du café deux fois par jour et du lait à discrétion pour les enfants¹⁸.

288

Les plans des navires sont également révélateurs. Ils ne sont malheureusement pas exhaustifs. Si l'on étudie des plans non datés de *La Gascogne*, paquebot mis en service en 1886, on découvre, sur le deuxième entrepont, de vastes dortoirs pouvant contenir de 20 à plus de 120 occupants, le navire pouvant transporter un total de 647 passagers d'entrepont. On découvre donc des salles remplies de lits superposés en enfilade, avec pour chacune une table commune. Aucune cuisine n'est affectée à ces espaces, où les passagers doivent s'organiser eux-mêmes pour se nourrir. Les plans ne font par ailleurs pas état de sanitaires en troisième classe ; ils sont encore collectifs dans les classes supérieures¹⁹. Cela n'est pas étonnant : dans les années 1910, sur des navires comme l'*Olympic*, jumeau du *Titanic*, et considéré comme très luxueux, notamment en ce qui concerne la troisième classe, les stewards constatent encore avec dégoût que tous les passagers ne savent pas utiliser des toilettes et leurs préfèrent des coins sombres dans les coursives. La pertinence de ces plans de *La Gascogne* est cependant limitée s'il s'agit d'illustrer les conditions de traversée à la fin du XIX^e siècle : ils ne comportent en effet pas de date, et le paquebot est resté en service jusque dans les premières années du siècle suivant. Les plans de *La Lorraine*, datés cette fois-ci de 1900, ne sont guère différents, ce qui signifie que ceux de *La Gascogne*

17 Vauquesal Papin, « Les trains transatlantiques et l'émigration », *La Vie du rail*, n° 1525, janvier 1976.

18 Charles Talensier, « Trains d'émigrants de la Compagnie générale transatlantique », art. cit.

19 AFL, 1997 004 5847.

leur sont contemporains, ou que les choses n'ont pas évolué depuis plusieurs années²⁰. Les dortoirs y sont encore plus vastes, certains étant prévus pour plus de 140 passagers. Cette fois, les passagers y sont clairement regroupés, par sexe : les hommes seuls logent à l'avant, les femmes célibataires à l'arrière, et les familles sont réunies dans la partie centrale du navire²¹. On ne trouve toujours pas d'installations communes. Alors que les enfants de première classe bénéficient d'une salle à manger particulière, ce que beaucoup de paquebots de luxe ne proposeront que dans les années 1920, les passagers de troisième classe doivent continuer à se nourrir par leurs propres moyens. Deux petits hôpitaux leurs sont en revanche réservés, avec sanitaires²².

Lorsque *La Provence* est mis en service en 1906, il s'agit de l'un des plus beaux et des plus modernes paquebots en service dans le monde. Il est cependant difficile de dire si la situation des migrants s'est améliorée : il ne semble pas exister de plans. Une brochure de présentation du navire consacre une toute petite section à cette classe, précisant que 540 migrants peuvent, « grâce à des lits ingénieusement disposés », loger dans le second entrepont, de même que les chauffeurs et soutiers. Aucune installation commune, salle à manger ou autre, n'est mentionnée : il est donc probable que les installations soient similaires à celles de *La Lorraine*²³. Ainsi, avec une véritable salle à manger, le paquebot à classe unique *Chicago* offre véritablement un confort supérieur. Il est cependant difficile d'étudier précisément ces navires de classe unique, qu'il s'agisse du *Chicago* ou du *Rochambeau*. Peu de documents subsistent à leur sujet, notamment les plans qui auraient pu être très éclairants sur les conditions de voyage. Celles des navires du service postal s'améliorent cependant à la veille de la première guerre mondiale. En 1912, le paquebot *France* propose cette fois-ci à ses passagers de troisième classe un fumoir et une salle à manger, ainsi que des cabines, généralement pour quatre personnes. Pour la majorité des passagers, il subsiste cependant, dans les ponts inférieurs, des dortoirs contenant encore de 30 à 115 passagers²⁴. À l'époque, son contemporain le plus proche, le *Titanic*, ne propose pas de dortoir pour plus de dix personnes, et ces derniers sont une exception par rapport aux cabines de quatre, six ou huit personnes.

20 Ceci ne serait pas impossible, *La Lorraine* et son jumeau *La Savoie* affichant une très nette ressemblance avec leurs prédécesseurs de la fin du siècle précédent.

21 Cette organisation se retrouve sur bien des navires de l'époque, afin d'éviter les viols, qu'ils viennent de passagers ou de membres de l'équipage, généralement logés, eux aussi, loin des femmes seules.

22 AFL, 1997 004 5842.

23 AFL, 1997 004 6082.

24 AFL, 1997 004 5858.

Il semble donc évident que la Compagnie générale transatlantique a tenté de s'impliquer dans cette « course à l'émigrant ». Son matériel a cependant presque toujours accusé un net retard sur la concurrence. Cela s'explique, en partie du moins, par des contraintes techniques : jusqu'en 1935, année de la mise en service du *Normandie*, la compagnie est très limitée en taille par la capacité d'accueil du port du Havre, inférieure à celle des ports britanniques et allemands. Ce retard concerne aussi les conditions de transport : à la veille de la guerre, le confort proposé aux immigrants par les paquebots du service postal de la compagnie française est totalement dépassé, et seul le *France* peut espérer, quoique faiblement, concurrencer les compagnies étrangères. Des plans du *Paris* datés de 1915, s'ils ne sont pas définitifs, tendent à montrer que la Compagnie générale transatlantique persistait alors dans ses erreurs : on y retrouve encore de grands dortoirs, véritables anachronismes dans les années d'après-guerre. Aucun plan ne montrant les installations de troisième classe lors de la mise en service du paquebot en 1921, il est impossible de savoir si ces dortoirs ont effectivement été employés.

Quoi qu'il en soit, la volonté de transporter plus de migrants incarnée par le *Paris* ne reste pas longtemps d'actualité. Dès 1924-1925, il devient évident que les troisièmes classes ne doivent plus miser sur la quantité de passagers transportés, de toute façon drastiquement limitée par les quotas mis en place par les États-Unis. Les navires doivent être totalement refondus pour se focaliser sur la qualité et séduire de nouvelles clientèles. Ce défi se pose à la Compagnie générale transatlantique comme à ses rivales britanniques, et on ne peut donc pas dire que sa politique migratoire d'avant-guerre soit à l'origine de sa situation avantageuse dans les années 1920. Si un handicap s'est transformé en avantage pour la compagnie française, ce fut en réalité l'âge de son matériel. Qu'il s'agisse de la Cunard ou de la White Star Line, les trios de paquebots qu'elles exploitaient sur leur service « express » datent, pour les plus anciens, de 1907, et pour les plus récents de 1922, ce qui signifie qu'aucun remplacement ne peut être rentable avant les années 1930 : le matériel doit donc s'adapter, quitte à perdre en popularité. À l'inverse, la Transat a perdu dans le conflit mondial l'un de ses plus récents navires, *La Provence*. Le service principal doit avoir recours à des navires de plus de vingt ans, *La Lorraine* et *La Savoie*, terriblement dépassés. Ils sont dès 1927 remplacés par l'*Île-de-France*, premier grand paquebot transatlantique conçu et construit dans les années 1920, et donc adapté à une nouvelle clientèle. Cette entrée en service marque véritablement le début de l'âge d'or de la Compagnie, sans que les rivales britanniques soient, dans l'immédiat, en capacité de réagir.

LE TRAVAIL EN MER À BORD DES NAVIRES DE COMMERCE DEPUIS L'INTRODUCTION DU CODE ISM

Claire Flécher

IDHE, UMR 8533, université de Paris-Ouest-Nanterre

Depuis les années 1970, le transport maritime est l'objet d'un vaste mouvement international de régulation dans le but d'encadrer cette activité très concurrentielle. Au sein des nombreuses conventions internationales rythmant dorénavant le secteur¹, un code en particulier retiendra ici notre attention, le code ISM (International Safety Management), intégré à la convention SOLAS (Safety of Life at Sea), qui traite des règles de construction des navires et de la sauvegarde de la vie en mer. Ce code a force de loi : il est aujourd'hui obligatoire sur tous les navires du monde et entend réguler le travail et son organisation à bord des navires de commerce afin de diminuer les risques liés à cette activité. Je cherche ici à présenter les évolutions et les enjeux induits par son introduction ; cependant, ce code est moins analysé pour lui-même que comme un révélateur des problématiques liées à cette activité particulière qu'est le transport de marchandises par mer.

Cette contribution s'inscrit dans le cadre d'une thèse de sociologie du travail en mer, commencée en 2010, dans laquelle je m'intéresse au travail réalisé à bord de pétroliers fonctionnant au *tramping* qui est, comme nous allons le voir, un type particulier d'exploitation des navires. Les données ont été récoltées lors de quatre embarquements allant de dix jours à un mois, où j'ai suivi une démarche ethnographique alternant moments d'observation participante et non participante, et entretiens semi-directifs avec les navigateurs. J'ai également effectué des interviews avec des employés sédentarisés dans des services de l'armement et de l'affrètement, ainsi qu'avec des fonctionnaires des affaires maritimes, ou encore fouillé les publications professionnelles, politiques et syndicales publiées ces trois dernières années.

1 La plus ancienne, la convention SOLAS (Safety of Life at Sea, 1914), adoptée suite au naufrage du *Titanic*, concerne les règles de construction des navires et de « sauvegarde de la vie en mer ». Sont venues ensuite la convention Marpol (Maritime Oil Pollution, 1973), qui entend prévenir et minimiser les pollutions des navires, la STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978) destinée à harmoniser les formations proposées aux marins, et enfin la MLC (Maritime Labour Convention, 2006), qui réglemente au niveau international les conditions de travail des marins.

Il s'agira dans un premier temps de caractériser le navire de commerce d'aujourd'hui, pour ensuite inviter le lecteur à découvrir en quoi consiste le travail à bord de ces navires. Il sera alors temps de présenter en quoi consiste concrètement le code, comment il s'insère dans le travail, ainsi que la nature des enjeux qu'il soulève².

TRAVAILLER DANS UN UNIVERS INCERTAIN ET À DISTANCE DES DONNEURS D'ORDRE

Incertitudes, risques, distances

L'activité en mer se déroule dans un cadre d'action particulièrement instable, constitué d'imprévus : à tout moment, un événement peut survenir et modifier la marche du navire ou le travail en cours. Cet élément est d'autant plus essentiel que le navire est exploité au *tramping* : contrairement aux navires affectés à des lignes régulières et effectuant toujours les mêmes trajets, ce système d'exploitation des navires signifie que la route change à chaque voyage. Découlant directement des appels d'offre dont se saisit la compagnie, la destination évolue selon l'affrèteur qui est différent pour chaque traversée. Dans cette navigation, on ne connaît son prochain port de destination qu'à la dernière minute, et il n'est pas rare de rester des jours à la dérive, même chargé, dans l'attente d'ordres de l'armement. Naviguer au *tramping* constitue donc une source d'incertitude supplémentaire : à celle de la mer, de la météo ou de l'événement, s'ajoute l'imprévisibilité du commerce.

Il est important, par ailleurs, de se représenter le navire comme un lieu de production industrielle concentrant de nombreux risques, dont l'objectif est d'atteindre une fiabilité maximum, sans pour autant contrarier les impératifs de continuité du flux du transport³. Dans ce contexte, et du fait de la complexité des machines constituant le bateau, une attention permanente est portée aux questions de sécurité. Cette vigilance est néanmoins structurée par des impératifs de différents types de flux continus : celui du navire en question qui ne doit pas s'arrêter et doit être constamment exploité, celui de la marchandise, notamment lorsqu'il s'agit de pétrole, ou encore celui des ports, des autres navires, bref des autres installations directement liées à l'exploitation d'un navire de commerce.

2 Ce texte est une version moins approfondie d'un article paru en 2013 : « Écrire l'incertitude. Le travail à bord des navires de commerce entre stabilisations, prises de risques et responsabilisations », *Sociologie du travail*, vol. 56, n° 1, janvier-mars 2013, p. 40-63.

3 Il est ainsi possible de compter le navire parmi les organisations à haute fiabilité telles que Mathilde Bourrier les définit : M. Bourrier (dir.), *Organiser la fiabilité*, Paris, L'Harmattan, 2001.

Situé à distance de ses donneurs d'ordre, le bateau se trouve donc pris au cœur d'un réseau de flux tendus multiples. Afin d'organiser cette *tension*, il s'agit de communiquer dans l'instantané, en dépit de la distance géographique – qui est tout autant une distance sociale, culturelle et symbolique – séparant le navire des donneurs d'ordre. Cet éloignement, allié à la nécessité de tout savoir en temps réel, a donc multiplié les échanges d'informations entre le navire et les différents acteurs situés à terre. L'arrivée d'internet à bord constitue de ce fait une évolution importante en ce qu'elle signifie l'entrée de la terre sur le navire *via* les différents services de l'armement – technique, commercial, personnel – ou de l'affrètement désirant savoir à tout moment où se situe le navire et s'il tiendra ses délais. Si ces nombreux échanges écrits tendent à remettre en cause la clôture du navire, ils ne réduisent pas pour autant le caractère autonome, notamment en matière énergétique, et isolé de ce dernier, qui reste sujet à de nombreux risques et est parfois contraint d'agir dans l'urgence pour éviter qu'une situation ne se dégrade.

Arbitrages quotidiens

Le bateau se divise en trois secteurs distincts et cependant étroitement coordonnés : le pont, la machine et la cuisine. Au pont, il convient de différencier deux espaces constituant ce service : la passerelle, véritable tour de contrôle essentiellement occupée par les officiers de pont qui y pratiquent la veille et le travail de documentation – préparation de futurs voyages, quand ils sont connus –, et la partie extérieure à proprement parler où les matelots s'occupent du nettoyage, de la peinture, de la maintenance des tuyaux et des vanes donnant accès aux cales contenant la marchandise. Composée d'officiers mécaniciens et d'ouvriers, la machine est chargée de la maintenance des installations complexes assurant la propulsion et l'autonomie énergétique du navire, ainsi que le traitement des déchets produits par ce dernier. La cuisine, enfin, dont il ne sera pas réellement question ici, nourrit l'équipage, gère la logistique, le ménage ou encore le service à table.

Si le navire ne s'arrête jamais, les marins, eux, sont relevés à intervalles plus ou moins réguliers. Dans ce contexte, les relèves de quart au pont, ainsi que les relèves d'équipage sont autant de moments et de points de fragilisation du navire⁴. Pour assurer la sécurité et la continuité de l'activité, un large travail de circulation d'information doit s'organiser entre les marins qui se croisent.

4 Les durées d'embarquement varient en fonction du contrat de travail, qui dépend lui-même de la nationalité du marin. Ainsi, les marins français effectuent des embarquements allant de deux à trois mois, tandis que les Européens de l'Est ont des contrats de quatre mois et les Philippins des contrats de six mois.

Par ailleurs, comme je l'ai mentionné en introduction, cette exigence de continuité s'inscrit dans un contexte extrêmement réglementé au nom de politiques internationales de gestion de la sécurité et de la sûreté (SOLAS), de la formation des équipages (STCW), de la protection de l'environnement (Marpol) et de la réglementation des conditions de travail (MLC 2006). Le travail en mer est encadré par ces quatre conventions qui se concurrencent souvent dans l'activité, et parfois même se contredisent.

294 Pour les marins, il s'agit donc de réaliser le travail malgré les éléments de rupture du flux, les contraintes extérieures qui s'imposent au navire ou celles générées par l'organisation elle-même. Yves Clot, psychologue du travail, parle de la poursuite d'une « efficacité malgré tout » pour qualifier « ce travail d'ingéniosité compensatoire, cette sorte d'engagement professionnel pour "faire ce qui doit être fait", en dépit des obstacles inattendus générés par l'organisation elle-même »⁵. Pour le dire autrement, il s'agit d'agencer les activités de maintenance, de navigation, de commerce et de logistique dans un cadre extrêmement réglementé et contraint, où les enjeux économiques sont faramineux. Du fait de ces derniers, l'agencement des tâches devient parfois arbitrage : pour tenir ses délais, on n'arrêtera pas le navire pour faire de la maintenance sur le moteur principal, quand bien même il en aurait besoin.

LA PRISE EN CHARGE DES RISQUES

La réglementation par l'accident

Le nombre élevé d'accidents dans les années 1970-1980 laisse supposer que les choix en faveur des impératifs commerciaux sont devenus de plus en plus fréquents⁶. Les enquêtes sur ces naufrages mettent ainsi en cause des équipages trop fatigués et/ou mal formés, des normes de sécurité non respectées, des armateurs trop peu soucieux et pas assez impliqués dans la gestion de leur flotte⁷.

5 Yves Clot, *Le Travail sans l'homme. Pour une psychologie des milieux de travail et de vie*, Paris, La Découverte, 1995.

6 Pour ne citer que les plus connus : le *Torez Canyon* (1967), l'*Amoco Cadiz* (1978) et l'*Exxon Valdez* (1989) pour le transport de pétrole ; les naufrages de l'*Herals of free Enterprise* (1987), du *Scandinavian Star* (1990, 158 victimes) et de l'*Estonia* (1994, 950 victimes) pour le transport de passagers. Pour une approche journalistique du déroulement et du traitement de ces accidents, voir William Langewiesche, *Cargo hors la loi. Un monde de crime et de chaos*, Paris, Autrement, 2005.

7 Syamantak Bhatthacharya, *The Impact of the ISM Code on the Management of Occupational Health and Safety in the Maritime Industry*, thèse de doctorat, Cardiff University, School of Social Sciences, 2009.

À notre époque, le secteur du transport maritime se libéralise radicalement. Ce mouvement se traduit par le délitement du lien terre-mer du fait de l'éclatement et de la sous-traitance d'une grande partie des services des armements, de la généralisation des pavillons de complaisance⁸, ou encore de la délégation de la gestion de la main-d'œuvre aux agences de *manning*⁹. Les conséquences de ces choix sont nombreuses. Je citerais en priorité la création d'un marché du travail international qui, avec le développement des agences de *manning*, substitue à la figure du marin salarié en contrat à durée indéterminée, stabilisé dans une compagnie et un navire, celle du marin *free-lance* tournant entre les navires et les compagnies. Il résulte de ces évolutions une forte augmentation du *turnover* de la main-d'œuvre, ainsi que la fuite de savoirs et de savoir-faire, en raison de ce processus progressif de remplacement d'une certaine main-d'œuvre par une autre¹⁰. Au niveau législatif, la généralisation des pavillons de complaisance entraîne la création de zones de non-droit, où l'on ne sait pas bien à quelle législation se fier. Cette dilution des responsabilités dans des chaînes de sous-traitance complexes laisse sans réponse bon nombre de victimes des catastrophes tout en assurant une certaine impunité aux donneurs d'ordre¹¹.

Ce fonctionnement trouve ses limites lorsque des accidents, comme celui de l'*Exxon Valdez* ou de l'*Amoco Cadiz*, provoquant colère et indignation, s'avèrent très coûteux pour les armateurs et les affréteurs, financièrement et en termes d'image. Dans ce contexte peu populaire, le naufrage du *Herald of Free Enterprise* en 1987, qui entraîna la mort de 193 personnes majoritairement européennes¹²,

- 8 La pratique des pavillons de complaisance permet à un armateur d'immatriculer son navire dans un autre pays que le sien, qui offre généralement une fiscalité avantageuse et une administration maritime quasi absente, ce qui permet de passer outre les contrôles de l'État du pavillon. Pour limiter les dérives évidentes de ce système, les États du port d'escale sont dorénavant autorisés à contrôler les navires s'arrêtant sur leurs côtes.
- 9 Les agences de *manning* sont des intermédiaires fournissant de la main-d'œuvre bon marché aux armateurs. Elles se situent dans les bassins d'emploi maritime (Europe de l'Est, Asie du Sud-Est) et s'occupent de la sélection des marins, de la vérification de leurs brevets, etc. Pour une approche britannique et américaine de ces évolutions, voir Leon Fink, *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry from 1812 to the Present*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2011.
- 10 La prédominance progressive du *free lance* se traduit par un déplacement des bassins d'emploi maritime des nations dites maritimes – parce que possédant le plus grand nombre de navires, telles que l'Angleterre, les États-Unis ou la France –, vers des pays qui, historiquement, ne possèdent pas de flottes de commerce – Europe de l'Est, Asie du Sud-Est. Ce changement de recrutement de la main-d'œuvre a entraîné une rupture dans la transmission des savoir-faire, d'autant plus problématique que le métier s'apprend sur le terrain, grâce aux enseignements prodigués par les plus expérimentés.
- 11 À cet égard, l'exemple de l'*Erika* est significatif.
- 12 Il s'agit d'un ferry qui opérait la liaison entre Zeebrugge et l'Angleterre. Les causes du naufrage ont été attribuées à une mauvaise vérification de la rampe arrière qui se trouvait être mal fermée. Le navire s'est rempli d'eau avant de se retourner.

fut le coup d'accélérateur final poussant l'Organisation maritime internationale (OMI), agence spécialisée de l'ONU, à la rédaction du code ISM. En 1993 il est finalisé ; il sera adopté et rendu obligatoire en 2003.

Écrire au nom de la sécurité

L'objectif du code ISM est d'atteindre une diminution effective et chiffrée des risques et des accidents en mer par une modification des manières de faire et d'organiser le travail. Partant d'analyses montrant que la majorité des accidents est due à une erreur humaine, il recommande la mise en place de dispositifs et d'outils destinés à encadrer l'activité et le facteur humain, source de fragilité pour l'organisation. Il demande par ailleurs la création d'un service spécialisé et indépendant au sein des compagnies maritimes, le service ISM, dont le rôle sera de mettre en place des documents et de s'assurer de leur cohérence.

296

L'adoption du code s'accompagne de la mise en place d'un ensemble documentaire interne à chaque compagnie maritime, constitué de procédures, de *check-lists*, de documents d'évaluation des risques (*risk assessment*), de quasi accidents (*nearmiss*), ou encore de comptes rendus d'activité (*review*), qui permettront de limiter les erreurs et les oublis, mais aussi de rendre possible et obligatoire une communication plus formelle et systématique entre le navire et sa compagnie. Certains de ces documents sont en effet destinés à constituer un support de communication entre le navire et la terre dans le but de limiter l'isolement du premier dans la résolution de problèmes survenant à bord, et de réinvestir la seconde dans la gestion de sa flotte. Grâce à ces retours écrits par les marins – aussi bien les officiers que les matelots et les ouvriers – ainsi que grâce à leur circulation entre le navire et la terre, le code ISM doit entraîner une amélioration permanente du travail et de son organisation dans le but d'approcher au plus près la situation du risque zéro.

L'ISM révèle donc une volonté de réguler le secteur à un moment où les dysfonctionnements liés à la libéralisation rapide du secteur deviennent contre-productifs. Il s'agit de fixer les savoirs et les savoir-faire du métier afin de compenser le *turnover* de la main-d'œuvre, et de recréer du lien entre les marins qui tournent sur le navire, entre le navire et ses marins et entre le navire et sa compagnie, là où les discontinuités sont trop nombreuses et mettent en péril le fonctionnement même de l'activité économique.

APPRENDRE ET PÉRENNISER LE NAVIRE

Éliminer les erreurs

La base du fonctionnement de ce nouveau « management de la sécurité » est donc l'écrit. L'ISM ne signifie pas l'entrée de l'écrit dans le navire, cette pratique

étant déjà répandue auparavant¹³. Mais, désormais, seul le document fait foi ; une action réalisée mais non consignée par écrit devient dès lors illégitime et non reconnue. Le code demande donc, pour chaque action, d'« écrire ce que l'on fait et de faire ce que l'on écrit », de manière à limiter les erreurs et à laisser une trace de ce qui a été fait.

Dans sa forme la plus immédiate, l'ISM tend à prescrire et à formaliser le travail en actes en le décomposant en une série d'actions simples à réaliser via des listes et des procédures parfois infantilisantes. Cette injonction à écrire prend sens si l'on regarde le rythme de travail des navigants particulièrement éprouvant depuis l'accélération des escales, ainsi que la généralisation du *turnover* de la main-d'œuvre.

Écrire, c'est bien. Même le code ISM, c'est bien, au moins au début ça part d'une bonne intention. Tu as eu une journée éprouvante, tu es en manœuvre le soir, jusqu'à trois heures du matin. Tu t'endors. On te réveille, tu n'es pas frais. Donc qu'est-ce que tu vas faire ? Tu vas prendre la procédure pour vérifier que tu n'as rien oublié. Pour ça, c'est bien. Et aussi quand tu arrives sur un bateau que tu ne connais pas, tu vas regarder la documentation pour découvrir un peu le truc. Si la documentation n'y répond pas, tu vas demander, et puis voilà¹⁴.

Le caractère opératoire des listes de contrôle et des procédures émerge de la spécificité du navire qui est une organisation où les gens passent, qui nécessite dans certaines configurations des actions rapides et franches pour respecter le flux du commerce ou de la navigation, alors que le corps est fatigué des changements de rythmes découlant de la nature de l'activité. Ces documents permettent par ailleurs d'effectuer des gestes sur un navire que l'on ne maîtrise que rarement parce qu'on le découvre souvent lors de son embarquement¹⁵.

Assurer la continuité de l'activité

Le fait d'écrire permet de pallier les ruptures induites par les systèmes de rotations des marins. En effet, pour ce qui est des relèves de quart ou de poste, il importe, au-delà du va-et-vient régulier des marins, d'assurer une continuité de l'activité en informant au mieux le nouvel arrivant des événements du dernier embarquement – deux ou trois mois –, de manière à ce qu'il sache

13 P. Delcambre, « Un salarié a-t-il un "rapport à l'écriture" ? Quelques réflexions sur une activité des officiers de la marine marchande : remplir le journal passerelle », *Pratiques*, n° 113-114, juin 2002, p. 68-82.

14 Notes de terrain à partir de discussions informelles avec un chef mécanicien.

15 Même si les navires sont à présent relativement standardisés, ils conservent chacun leurs spécificités propres, qu'il s'agisse d'un défaut lié à la construction ou du résultat d'une personnalisation de tel ou tel instrument.

ce qui s'est passé avant et comment il doit agir. Cet historique est d'autant plus nécessaire que, hormis les chefs mécaniciens et les commandants, les marins, même stabilisés dans une compagnie, ne sont pas attachés à un navire. Le nouvel embarqué découvre souvent le bateau le jour de son arrivée à bord. Lors de la relève, qui ne dure que quelques heures, le marin doit alors apprendre rapidement et grossièrement à connaître le navire ; il corrigera les manques au cours de l'embarquement, en mobilisant les documents ISM et en s'informant auprès de ses collègues qui, peut-être, connaissent mieux le navire. Cette complémentarité entre savoirs procéduraux et pratiques rend possible un certain apprivoisement du navire.

298

Par exemple, avant de débarquer, le commandant doit au préalable rédiger une procédure intitulée *suite*. Celle-ci liste les discussions ouvertes avec la terre que le nouveau commandant doit continuer pour clôturer les procédures en cours. Conformément à la philosophie du code ISM, ce document officiel suit une procédure objectivée. Les termes de la discussion ne changent pas d'une personne à l'autre, et le nouvel embarqué peut poursuivre une procédure d'évaluation des risques, de presque accident, etc., quand bien même il n'a pas vécu la situation donnant lieu à celle-ci. Par cette procéduralisation, les documents ISM entendent endiguer l'opération de sélection, ces arbitrages individuels et invisibles qu'il s'agit de mettre à jour.

La suite navigue entre le navire et la terre qui est ainsi informée de la manière dont est géré celui-ci, voire mobilisée pour faciliter la résolution de problèmes. La circulation des documents permet de demander l'avis du service technique et/ou de qualité lorsque le bord ne parvient pas à trouver seul les solutions à un problème donné. Cette démarche tend à décroquer le navire en le faisant bénéficier d'un regard extérieur, fort d'un recul dont les navigants sont parfois dénués en raison de la fatigue et d'une proximité trop grande avec le problème. Elle sous-tend toutefois aussi une nouvelle source de contrôle : en s'ouvrant, en dévoilant la manière dont le travail se fait, le navire se rend quelque part vulnérable.

C'est, semble-t-il, pour cela que, parallèlement à cette procédure, un autre document plus confidentiel existe, la suite officieuse, laquelle n'est lue que par les deux personnes concernées et double la suite officielle. Ce papier n'emprunte pas les voies de communication ISM : il passe de main en main et ne quitte pas le bord. Si ce document existe depuis longtemps, il semble qu'avec l'ISM il ait trouvé une seconde vie : car « des fois tu ne vas pas écrire des trucs. Parce que y'a certaines choses qui font que... Tu ne vas pas tendre le bâton pour te faire battre¹⁶ ! ». La suite personnalisée permet d'attirer l'attention du nouvel

16 Extrait de discussion avec un chef mécanicien retranscrite dans le carnet de terrain.

embarqué sur des spécificités du navire, des dysfonctionnements et pannes bien réels, mais qu'on ne juge pas nécessaire de rendre publics. Parce que, malgré tout, le navire fonctionne, c'est-à-dire que la sécurité n'est pas ici mise en jeu, qu'elle ne nécessite pas l'intervention de l'extérieur, qu'il ne faut pas que la terre le sache. Car, dans ce cas, en conformité avec le code ISM, cela demanderait l'ouverture d'une procédure corrective jugée non appropriée ou trop lourde en regard de l'étendue du problème.

Réfléchir collectivement avant d'agir

Au-delà de la place de plus en plus importante que prend l'écrit dans le travail, l'introduction de l'ISM demande également une nouvelle façon de mener ce travail, davantage réflexive et collective. Il s'agit, par écrit et sous l'œil de la hiérarchie, de prendre le temps de discuter avant d'entreprendre une action, ou d'y revenir afin d'évaluer la qualité et l'efficacité du travail effectué. Ce travail doit se faire en étroite collaboration avec la compagnie, laquelle devient un collaborateur privilégié de cette gestion de la sécurité du fait de son regard extérieur et global sur toute la flotte.

Rédigé par les chefs de service, le *risk assessment* doit, pour une opération donnée, évaluer tous les risques potentiels que celle-ci peut provoquer. Avant d'agir, officiers et matelots concernés par cette action doivent donc discuter, évaluer, confronter leurs propositions. Outre la description des divers scénarios possibles, le *risk assessment* comprend la rédaction des permis de travail pour chaque personne impliquée. Selon le nombre et la nature des risques et blessures potentielles, ainsi que les solutions suggérées pour diminuer les risques, le logiciel calcule une probabilité de risque et classe le travail concerné dans un code couleur. Si le travail apparaît dans la couleur rouge, il est prohibé ; s'il est orange, il faut demander l'autorisation à la compagnie ; s'il est vert, il peut être effectué sur le champ¹⁷.

La rédaction d'une procédure d'évaluation des risques suppose, avant d'agir, de prendre le temps de discuter collectivement des risques et des solutions envisageables pour les diminuer. Si cette discussion a lieu sur le navire, elle s'effectue néanmoins sous le regard indirect – à travers le code couleur – des donneurs d'ordre.

L'ISM suppose donc une redéfinition des relations entre le navire et sa compagnie qui est réaffirmée dans son rôle de chef d'orchestre de la sécurité maritime. Cependant, ce nouveau regard n'est pas sans poser problème. Il suppose un dévoilement de l'activité peu consenti qui explique l'existence

17 Carnet de terrain sur le *risk assessment*.

d'une double écriture¹⁸ : une qui navigue entre le navire et la terre où il s'agit *d'écrire, mais pas trop*, et une autre qui ne quitte pas le bord de manière à éviter tout regard extérieur considéré comme inquisiteur ou profane. La seule existence de ces textes cachés illustre la volonté de contourner l'injonction à écrire, et donne l'occasion de réaffirmer le caractère clos et autonome du navire.

ÉCHANGES, CONFIANCE ET RESPONSABILISATIONS

Confrontation des mondes

Tout l'enjeu du code réside dans la création d'un espace où la discussion est possible, où l'expertise de chacune des parties est reconnue et prise en compte sans crainte de représailles ni de chantage à l'emploi. L'ISM suppose de la part des services à terre de s'en remettre au savoir-faire et à l'expérience des marins – ce fameux *sens marin* –, sans pointer du doigt l'erreur commise, et, de la part des navigants, de faire confiance aux services dans leur capacité à traduire ces savoir-faire en nouvelles procédures. À défaut, les documents s'accumulent et s'éloignent de la réalité, faisant revenir à grand pas l'appréciation personnelle et la prise de décision individuelle et isolée que le code cherche à évincer. Or, l'avènement de cette relation de confiance et de reconnaissance passe avant tout par l'existence de « savoirs d'arrière-plan¹⁹ » partagés par les différents acteurs, c'est-à-dire ici par le fait que les documents sont reçus à terre par des personnes connaissant le métier et ses contraintes, ayant donc la capacité de déchiffrer ces écrits formalisés qui, en voyageant, sont sujets à une perte de sens.

Quand tu lis un rapport, moi je fais l'effort en permanence de me remettre en situation : pourquoi il a écrit ça, c'est parce qu'il est énervé, ou il s'est passé quelque chose. Mais effectivement, tu reçois le truc dans une tour à Paris, tu n'as jamais mis les pieds sur un canot : on est passé à trois mètres d'un caillou... Oh bah il fait chier, c'est son métier ! C'est pas le même monde, c'est pas le même langage, c'est pas le même historique, c'est pas la même culture²⁰.

18 Myriam Campinos-Dubernet et Christian Marquette, « Les normes d'assurance qualité ISO 9000 : une opportunité de rationalisation des processus d'apprentissage de l'entreprise ? », *Les Cahiers de recherche /GIP Mutations industrielles*, octobre 1997, p. 1-46.

19 Michèle Grosjean et Michèle Lacoste, « L'oral et l'écrit dans les communications de travail ou les illusions du "tout écrit" », *Sociologie du travail*, vol. 98, n° 4, 1998, p. 439-461.

20 Personne désignée, ancien navigant. La personne désignée est la personne responsable de la mise en place, à terre, de la documentation ISM ainsi que de la « viabilité » du code dans l'entreprise. Elle est normalement indépendante de la direction, qui constitue toutefois son supérieur hiérarchique.

Ceci est d'autant plus central que les temporalités de la mer ne permettent pas toujours de se saisir des documents, car l'urgence impose d'agir avant d'organiser une planification formelle du travail et d'évaluer tous les risques qui lui sont liés. Dans le cas de l'événement soudain, les marins vont privilégier leur responsabilité opérationnelle sur la rédaction des permis de travaux. L'isolement et le confinement du navire impliquent en effet qu'un incident peut vite évoluer en une situation critique.

Le caractère abrégé, simplifié, parfois infantilisant des documents les rend parfois inapplicables en l'état, car il sont inadaptés à la réalité du travail vécu. Ces situations entraînent la nécessaire rédaction de faux documents pour être en règle sur le papier.

Opération de soutage (remplissage des soutes à fioul) dans un port. Pour cette action, trois *checklists* sont nécessaires : deux pour le troisième mécanicien en charge de l'opération, soit une pour l'armateur et une pour l'affréteur. L'employé du port en possède également une pour son employeur fournisseur de carburant. Or, entre les trois listes, il n'y a aucune correspondance. L'usage est donc de se mettre d'accord oralement sur la manière de procéder, et de cocher à l'aveuglette toutes les cases afin de certifier que toutes les actions ont été réalisées dans l'ordre prescrit²¹.

De même, une fuite d'eau repérée dans un ballast mettant en jeu, à terme, la flottabilité du navire exige rapidement une visite minutieuse de ce dernier afin de déterminer d'où provient la faille. Privilégiant leur responsabilité opérationnelle, l'inspection est préférée à une heure de rédaction de permis de travaux pour chaque matelot accompagnant l'officier. Ces écarts à la règle ne signifient pas un quelconque désengagement des acteurs vis-à-vis de leur outil de travail, mais plutôt une prise en compte par les navigants des enjeux de sécurité dans leur immédiateté la plus concrète, au-delà des enjeux de traçabilité et de responsabilité juridique, jugés alors secondaires.

Écrire pour se protéger

Or, dans ces cas précis, les navigants se mettent en position de vulnérabilité vis-à-vis de la politique du code. D'une part, le fait de ne pas écrire entraîne l'impossibilité de prouver ce qui a été fait, ce qui discrédite d'emblée leurs actions. D'autre part, si un accident survient alors que les papiers ne sont pas clairs, les marins seront automatiquement mis en cause.

En effet, l'incitation à convoquer la terre et à lui demander conseil ne s'accompagne pas d'un partage des responsabilités en cas d'accident, quand bien

21 Carnet de terrain sur les opérations de soutage.

même les officiers ont suivi les recommandations de la terre. Si les documents peuvent prouver une meilleure implication de celle-ci dans la gestion de la sécurité de ses navires, la responsabilité revient à celui qui agit et qui écrit, autrement dit au capitaine, responsable en dernière instance de toute l'opération commerciale.

Ces écrits de sécurité sont donc aussi, et peut-être plus encore, des écrits juridiques qui impliquent directement les acteurs. Corrélativement, écrire devient également une protection juridique, une ressource stratégique pour se défendre face à de potentielles accusations. De toute part il importe de se protéger : en écrivant sans faire, en écrivant avec mesure ou en refusant d'écrire pour les marins, en éditant des *checklists* pour l'armement et les affréteurs, de manière à prouver son engagement dans la gestion de la sécurité.

302

Car, pour l'armateur, ces documents recouvrent également des enjeux économiques de taille : lors d'un contrôle, une non conformité des documents peut entraîner des sanctions qui vont jusqu'à l'immobilisation de tous ses navires. Ces traces s'inscrivent donc également au sein d'une démarche qualité qui s'exprime lors de l'obtention de la certification ISM et permet à l'armateur de se maintenir dans un marché très concurrentiel. Lors d'une réunion portant sur la sécurité, un maître d'équipage affirme ainsi aux matelots que « le HSEQ [*Health Security Environment Quality*] c'est le business ! », et que plus ils porteront leurs équipements de sécurité et suivront les recommandations ISM, mieux la compagnie se portera. Cette position du code, à mi-chemin entre une politique de gestion des risques et une démarche de qualité totale intégrant la contrainte marchande à la diminution des risques, explique pourquoi, dans certains cas, ces documents peuvent paraître déconnectés du réel et, pourquoi, bien loin de constituer des artefacts cognitifs, ils complexifient l'activité à bord.

LES AMBIVALENCES DE LA QUALITÉ-SECURITÉ

L'étude de l'appropriation du code ISM sur ces navires donne ainsi à voir une activité constamment sur le fil du rasoir dans le but d'effectuer son travail malgré tout, de « faire le job » en étant en accord *a minima* avec les conventions internationales. L'ISM fait partie de ces nombreuses réglementations qui demandent aux opérateurs de jongler perpétuellement entre elles et le travail de manière à répondre à un maximum d'entre elles, mais sans pouvoir être au clair, donc en règle, à tous les niveaux. C'est de ce fait une position limite, constamment au bord du juste à temps, qui caractérise l'activité des marins de commerce. Pour le dire autrement, le travail des marins de commerce peut se définir par des façons d'agir qui visent à rendre possible une certaine *tenue* de l'organisation, c'est-à-dire une sécurité minimum de l'équipage, ainsi que la

satisfaction de tout ou partie des exigences des acteurs concernés par le navire – États, armateurs, affréteurs –, sans pour autant être totalement en règle à aucun moment.

Dans ses conséquences directes, le code ISM réaffirme le rôle central du commandant en tant que représentant de l'armateur à bord. En tant qu'encadrement intermédiaire entre l'équipage et la compagnie, le capitaine est chargé de la mise en place de la politique de la compagnie, et donc ici du code et de son bon fonctionnement. Il sera de ce fait mis en cause si un accident survient et que les documents ne sont pas clairs. Ce rôle d'intermédiaire et de prolongement de l'autorité de la compagnie est d'autant plus important que les équipages sont très hétérogènes et qu'ils n'ont, bien souvent, aucun contact avec elle. L'emploi des marins au contrat demande de créer des substituts à l'éclatement de la main-d'œuvre qu'il suppose : des listes de contrôle, des procédures, ainsi qu'un capitaine qui constitue aujourd'hui le seul lien, même indirect, que les marins ont avec la compagnie. En retour, du fait de ce *turnover* important de la main-d'œuvre et de l'éclatement des équipages, il représente, pour la compagnie, l'unique *prise* de cette dernière sur le navire.

Finalement, le code ISM illustre parfaitement les tensions au sein desquelles le navire doit se faire une place : contraintes de flux, de concurrence, de temps, de sécurité, instabilité du milieu maritime. Il met en lumière des régimes de contraintes bien différents entre la nécessité pour les armateurs de se maintenir dans un marché concurrentiel et celle pour les marins de faire des voyages en toute sécurité.

L'IMAGE DU PORT DE LIVOURNE ENTRE IDENTITÉ CULTURELLE ET AVENIR DE LA VILLE

Francesca Morucci

*Responsable du Bureau des relations extérieures de l'Autorité portuaire de Livourne
« Aménagement du territoire - Villes et territoires », université de Tours*

Les ports ont été depuis toujours l'interface entre la terre et la mer car, avant le développement des transports aériens, ils étaient des points de passage obligés pour les marchandises comme pour les passagers, notamment un moyen privilégié de liaison avec l'outre-mer. Ils ont en général marqué les siècles de leur présence, et furent souvent à l'origine du développement des villes maritimes et portuaires dont ils étaient l'axe de la vie et de l'activité. À leur tour, ces villes étaient au cœur de la vitalité des territoires. C'est le rôle qu'a tenu dans le passé le port de Livourne, objet de cet article, mais la transition post-industrielle et la mondialisation nous amènent à réinterroger en profondeur, à l'instar des autres villes portuaires, son image, et par conséquent celle de cette ville.

On a assisté en effet à des transformations technologiques et économiques¹ qui ont généré des conséquences pour la relation port/système économique territorial : le port est désormais un point intermédiaire dans la chaîne logistique ; l'efficacité, la rapidité et la qualité des services qu'il propose sont devenus plus importants que sa position géographique ou son équipement performant. Ces changements ont bouleversé les liens entre ville et port à plusieurs niveaux : du point de vue des formes spatiales avec le déplacement du port en périphérie, avec pour conséquence qu'il ne fait plus partie de la vie quotidienne des habitants ; sur le plan social avec la réduction des emplois ; sur le plan culturel avec la perte de la vocation maritime et portuaire ; enfin, dans le domaine environnemental, avec la retombée négative des opérations portuaires sur la ville et les problèmes de sécurité. Depuis les trente dernières années, si à la complexité du rôle portuaire à

1 Nous en citons ici quelques-unes des plus importantes : augmentation de la taille des navires, unitisation de la marchandise et développement conséquent de l'intermodalité et de la logistique, spécialisation du cycle de manutention et automatisation de certaines activités, délocalisation des lieux de production, gigantisme des terminaux portuaires, surtout ceux à conteneurs, etc.

l'intérieur des chaînes de transport et dans son territoire – ville, région et marchés de référence supra-régionaux – on ajoute la diminution de son effet d'entraînement sur l'économie locale et, en partie, ses impacts négatifs sur l'environnement, on comprend pourquoi les images portuaires ont été inévitablement négatives. Si ces innovations ont, d'un côté, favorisé une nouvelle compétitivité des ports, de l'autre elles ont creusé un éloignement, matériel et immatériel, de la ville, avec pour conséquence une perception négative du port par la communauté urbaine locale. Ce n'est pas seulement le grand public qui a perdu le contact avec le port en tant qu'espace faisant partie de la vie et de l'économie de la ville, ce sont souvent aussi les décideurs politiques qui tendent à ignorer les contributions que le port apporte à l'économie et à la société. Le résultat est qu'il devient une entité détachée de la ville, isolée et trop souvent obligée de faire face à l'opposition du territoire à son développement.

306

Ce n'est qu'à partir des années 2000 que l'on a commencé à voir la nécessité de recréer une nouvelle intégration sociale entre le port et la ville. En 2010, l'ESPO (European Sea Ports Organisation, Association européenne des ports), dans le *Code de bonnes pratiques d'intégration sociale des ports* (*Code of Practice of Societal Integration of Ports*), a défini l'intégration sociale des ports comme « une partie essentielle de la gouvernance portuaire qui regarde les actions menées par les autorités portuaires pour améliorer les relations entre le port et son territoire en se focalisant sur le facteur humain, par exemple les futurs employés, les personnes qui habitent autour du port et le public en général² ».

Dans cet article nous parlerons de la réappropriation de l'espace portuaire de la part des habitants et des usagers du port en tant que moyen pour favoriser l'intégration entre la ville et le port. Nous appliquerons notre analyse au port de Livourne pour vérifier si cette intégration peut s'appuyer sur le développement de la connaissance des infrastructures et de la culture portuaire, et sur des initiatives d'ouverture du port, ce qui contribue à la relance du rapport ville-port. Nous allons en premier lieu voir pourquoi à Livourne, comme dans d'autres ports européens, on en est arrivé à avoir besoin d'une intégration sociale ville-port, ou mieux, d'une nouvelle intégration sociale. Nous essayerons finalement de retracer les étapes fondamentales du processus d'intégration sociale du port de Livourne dans la ville et dans son territoire en développant notre analyse en trois points.

2 « [...] an essential part of port governance which concerns actions by port authorities that aim to optimize relations between the port and its surrounding societal environmental by focusing on the human factor in ports, i.e. (future) employees, people living in and around port areas and the general public » (*Code of Practice of Societal Integration of ports*, Bruxelles, ESPO, 2010, p. 7 ; je traduis).

La ville de Livourne est géographiquement bien positionnée, au centre de l'Italie et de la Méditerranée. Elle est un cas particulier parmi les villes italiennes, car elle a été fondée à la fin de la Renaissance au service du port, par suite d'un acte politique et économique de grande prévoyance que la famille des Médicis, grands-ducs de Toscane, ont accompli suite à l'acquisition en 1421 du port pour faire de l'escale livournaise un centre d'échanges entre la Méditerranée et l'Europe du Nord. Livourne est en effet le fruit d'une rencontre entre trois volontés : la volonté étatique – elle est une création des Médicis –, la volonté des puissances nordiques, en particulier de l'Angleterre, dont l'affirmation en Méditerranée est concomitante de l'affirmation de Livourne comme un grand port italien et méditerranéen, et la volonté des marchands et des différentes communautés de négociants liés aux trafics portuaires qui animent alors le grand commerce en Méditerranée. Ces réseaux sont largement contrôlés par des diasporas – arménienne, juive et grecque en particulier – qui s'installent à Livourne à partir du xvi^e siècle grâce à une série de lois du grand-duc Ferdinand qui instituent des privilèges pour la ville et assurent la liberté aux étrangers, notamment en matière de religion. Cette conjonction permet l'affirmation de Livourne en tant que port international cosmopolite et entraîne une réelle diversité de sa population³. Dans les vues d'autrefois, le port apparaît comme une immense place qui longe la mer sur laquelle la ville se penche. Pendant longtemps cette vision unitaire a caractérisé Livourne, de même que pour beaucoup de villes de la période pré-industrielle, dont les images montraient presque toujours la façade portuaire. À la fin du xvi^e siècle, la réorganisation du port et de la ville par Bernardo Buontalenti prit comme référence les traités maniéristes et le modèle du port nordique d'Anvers, réalisant un projet de ville au plan pentagonal, avec la base au nord, et aux extrémités la vieille forteresse, à l'ouest, la nouvelle à l'est et le sommet au sud. Dans les années 1700 à 1750, l'utilisation des fossés des fortifications comme des voies d'eau commerciales, a permis de réaliser la construction du quartier *Venezia* qui est devenu rapidement le symbole de cette ville mercantile. La ville médicéenne a ainsi pris l'aspect d'une ville sur l'eau, avec les canaux, les ponts, les marches et les caves au niveau des fossés, soit la projection de la zone portuaire dans la ville. Les palais des marchands consacrent de vastes espaces aux marchandises et représentent une caractéristique fondamentale de la ville mercantile, fondée sur le transfert et sur le dépôt des marchandises. Ce quartier, avec sa population fortement marquée

3 Samuel Fettah, « Le Cosmopolitisme livournais : représentations et institutions (xvii^e-xix^e siècle) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 67, décembre 2003, p. 51-60.

par les métiers de la mer et du négoce, sa position au contact du port et ses canaux, est à la base de la naissance de la ville : le port est né avant la ville, qui s'est peuplée avec le besoin main-d'œuvre pour l'agrandir. L'imbrication naît à ce moment et se poursuit jusqu'à nos jours, donnant lieu à une ville basée sur l'activité portuaire où la population allogène pèse au-delà de son simple poids numérique : largement tournée vers la mer et le commerce, Livourne est dominée par des marchands qui sont au sommet de la fortune locale mais aussi au sommet d'un ensemble social ethnique construit sur le commerce. En 1737, la dynastie des Médicis ayant pris fin grâce à des accords entre les grandes puissances, le grand-duché est remis à François de Lorraine, mari de la reine d'Autriche, Marie Thérèse de Habsbourg, future impératrice. Après une courte période sous Napoléon, la Restauration, avec le retour de Ferdinand III de Lorraine (1815-1824), entraîne un contrôle plus grand du centre sur la périphérie, faisant perdre à Livourne l'autonomie qui l'avait caractérisée pendant longtemps. Lentement, la ville perd les immunités civiles et pénales, de même que celles concernant la cohabitation des religions ; il ne reste que les exemptions fiscales liées au régime de port franc. En outre, le développement de la navigation à vapeur et les caractéristiques nouvelles des trafics internationaux par suite de la Révolution industrielle affectent son commerce. Livourne commence à voir son importance diminuer par rapport à d'autres ports de la Méditerranée qui ont des liaisons plus faciles avec l'intérieur. À cette époque, la ville continue à avoir une composition sociale assez particulière, partagée entre un prolétariat qui s'agrandit et des groupes privilégiés de travailleurs portuaires, à côté desquels on trouve une petite bourgeoisie de commerçants et une grande bourgeoisie mercantile et financière, en partie composée par des étrangers qui résident dans la ville. En 1922, un nouveau projet prévoit un grand port industriel intérieur obtenu par le raccordement des canaux avec le bassin portuaire et l'implantation de nouvelles industries, directement au contact des quais, à la suite de quoi le port opérationnel commence à se détacher physiquement de la ville, tandis que les activités commerciales et de dépôt des marchandises sont encore effectués au centre-ville. Cette nouvelle zone ne prévoit pas d'infrastructures urbaines et obtient d'importants privilèges fiscaux qui favorisent la construction d'installations industrielles utilisant les vastes espaces au nord de la ville, à côté du canal industriel. La naissance de cette nouvelle zone portuaire entraîne les premiers problèmes de connexion entre le port et la ville, et la nécessité de créer des zones résidentielles pour les ouvriers dans la partie nord de cette dernière. Bien que le port se développe désormais sur ce secteur de la ville et que l'on commence à voir une séparation entre la périphérie ouvrière et le centre plus bourgeois, son noyau historique reste encore en contact avec la ville, surtout au centre, notamment avec le quartier de *Venezia* déjà cité.

Avec les bombardements de 1943 la ville et la zone portuaire subissent de graves dommages, aggravés par les démolitions des Allemands qui, dans leur retraite, veulent empêcher les Anglo-américains d'utiliser le port. Dans la phase de reconstruction, la séparation entre la planification du port et celle de la ville se manifeste pour la première fois⁴. Elle fut de plus en plus marquée jusqu'aux années 2000, où, nous l'avons vu, l'idée d'intégration ville-port se manifesta d'autant plus que le port restait encore le palimpseste le plus lisible de la ville et, surtout, l'acteur essentiel de son développement économique et de celui de la région.

Aujourd'hui, le port de Livourne et sa ville représentent le pôle infrastructural-logistique pivot du couloir tyrrhénien. À l'instar de nombreux ports, Livourne, port multifonctionnel, a subi en 2009 une contraction de son activité à 26,77 millions de tonnes (MT) (-21,3 %). En 2012, le trafic est remonté à 27,500 MT, dont EVP⁵ 550 000, sans retrouver toutefois son niveau de 2008 (34 MT). Sa physionomie économique a toujours été caractérisée par un équilibre relatif entre importations et exportations, avec une forte composante de marchandises non conteneurisées et un secteur passagers en progression constante, aussi bien pour les ferries que pour les croisières.

Si son équilibre économique est resté constant dans le temps, sa conformation spatiale a en revanche enregistré des changements considérables. Contrairement à d'autres villes portuaires où, après la seconde guerre mondiale, l'expansion du port commercial s'est faite au détriment des quartiers limitrophes, dans la deuxième partie du siècle dernier les infrastructures de Livourne ont été progressivement installées à l'extérieur, vers les zones marécageuses au nord de la ville, ce qui a favorisé l'extension de la cité vers le sud.

La distance entre le port et la ville s'est creusée d'abord sur le plan spatial. De plus, les changements entraînés par la transition post-industrielle et par la mondialisation ont été accentués par la loi de réforme des ports⁶, qui a donné lieu à une action de privatisation, entraînant une réorganisation interne de l'espace

4 Un nouveau Plan régulateur du port est rédigé et approuvé en 1953. Ce plan a été valable jusqu'à nos jours, essentiellement à cause de l'incapacité des entités publiques à arriver à une nouvelle planification, une fois terminée celle prévue en 1953. Cette incapacité a motivé un retard du port de Livourne par rapport aux autres ports italiens, notamment celui de Gênes, en relation avec les problèmes structureaux que nous pouvons résumer en deux points : le fond peu profond et un nombre réduit de quais, qui dépend aussi d'une mauvaise programmation de la part de l'État italien. À ces deux causes, il faut encore ajouter la privatisation des quais, qui commence à se manifester dans les années 1950-1960, la spécialisation productive et l'autonomie fonctionnelle du travail portuaire. Le nouveau Plan régulateur du port devrait être présenté en 2014.

5 EVP est l'acronyme de « équivalent 20 pieds » pour traduire « *TEV twenty food equivalent unit* », qui est la mesure pour les conteneurs dans le système international utilisé pour les unités (ISO).

6 Loi italienne n° 84 du 28 janvier 1994.

portuaire désormais détaché de la ville. Parallèlement à cette distance physique, on a assisté à un éloignement du port de l'imaginaire des habitants, ce qui a contribué à rendre moins solide la relation ville-port et, au-delà de l'éloignement matériel, à créer une distance immatérielle entre les deux instances.

L'autre facteur qui a contribué à éloigner le port de la ville est la réduction de l'emploi. À la fin des années 1980, il y avait à Livourne environ 13 000 personnes qui travaillaient au port alors qu'en 2010 ce nombre s'était réduit à 8 000 personnes. Livourne partage avec les autres ports italiens deux des raisons principales de cette réduction : les transformations technologiques et économiques que nous avons déjà mentionnées, ainsi que la libéralisation du marché du travail suite à la promulgation, en 1989, de plusieurs décrets ministériels qui transformèrent les compagnies de travailleurs portuaires – les dockers – en entreprises. À Livourne, ceci mit fin au rôle stratégique de la Compagnie dans le tissu politique et social de la ville. À ces motifs, il faut ajouter les interférences entre les flux de poids lourds liés à la logistique portuaire et les flux urbains et ceux de passagers pour comprendre pourquoi les citoyens ont commencé à développer dans le temps une perception négative du port.

310

Les années 1990 ont donc marqué le début d'une attitude de manque d'intérêt de la part des habitants qui ont commencé à percevoir le port comme un milieu de plus en plus détaché de la ville. Celle-ci a oublié la culture et les traditions portuaires qui lui avaient pourtant donné naissance. Il est donc évident qu'il était nécessaire, d'une part, de rétablir l'histoire et la vocation portuaire de la ville et, de l'autre, de faire émerger une nouvelle image du port, donnant un caractère moderne à la vocation maritime et portuaire pour mieux l'intégrer dans l'opération de recomposition ville-port, en s'appuyant sur la connaissance de ce qu'est le port aujourd'hui à travers une politique d'intégration spatiale d'ouverture du port aux citoyens et d'attraction des flux touristiques.

Bien plus que la physionomie spatiale du port, la valeur que la ville attribue au port a évolué au cours du temps, pendant que s'affirmait une nouvelle sensibilité aux problèmes de l'environnement et de la qualité de la vie. Finalement, l'éloignement entre le port et la ville, plus que physique, a été social et culturel, et la ville a dû désormais s'engager dans une réflexion sur le fait que la croissance des volumes de marchandises et de la productivité ne signifient plus forcément une augmentation proportionnelle de la valeur ajoutée et des bénéfices provenant de l'existence du port. Dans cette perspective, le thème de la gouvernance portuaire acquiert une grande importance, si on la considère comme un ensemble d'initiatives de coordination entre différents acteurs – communauté portuaire, communauté urbaine locale, entités publiques, politiciens, etc. – qui prennent en considération l'espace portuaire en tant que ressource publique nécessairement liée à la dimension sociale pour devenir un facteur de succès.

Depuis dix ans, c'est surtout l'Autorité portuaire de Livourne qui s'intéresse à la relation ville-port⁷. En 2002, elle avait publié une recherche sur l'impact social et économique du système portuaire qui avait fait émerger une relation ambiguë entre le port et la ville : si 46,4 % des citoyens interrogés considéraient que le port était essentiel pour la vie et l'économie de la ville, 10,3 % pensaient que l'économie portuaire avait peu d'influence sur le territoire. Et pourtant, lorsqu'on leur demandait de décrire avec un adjectif la ville de Livourne, 54,8 % de la population totale interviewée avait choisi *portuaire*, et non *toscane* ou *commerciale*. En outre, par d'autres aspects, l'analyse de 2002 démontrait que, d'une part, Livourne, son port et son territoire présentaient les caractéristiques d'un *cluster* maritimo-portuaire bien défini et en évolution, et que, d'autre part, la connaissance et la perception du rôle économique de l'industrie portuaire et maritime ne faisaient plus partie de la culture des habitants de la ville. Il était donc nécessaire de redécouvrir le poids économique du port, de valoriser son image, de lui redonner une place au sein de la ville et de sensibiliser les habitants à ses enjeux, lesquels balançaient entre impacts locaux et poussées provenant de l'extérieur, et enfin d'améliorer les relations avec les citoyens et avec tous les porteurs d'intérêt.

À partir du début de ce siècle, l'enjeu de Livourne, comme de toute autre ville portuaire, ne concerne plus seulement le développement du système économique territorial mais aussi la relance de son rapport avec le port, pour sauvegarder les caractères identitaires du système même. Pour la ville de Livourne et ses habitants, il est temps comprendre que les potentialités du port ne résident pas seulement dans le commerce mais aussi dans le potentiel culturel et touristique susceptible, lui aussi, de créer des professions. La nouvelle stratégie portuaire doit donc viser à maintenir les activités de base du port – logistique et commerce –, pour saisir les opportunités du commerce globalisé, mais elle doit aussi faire ressortir la culture portuaire du territoire : activités traditionnelles – réparations navales – et nouvelles valeurs ajoutées – activités liées à la zone d'interface ville-port, centres de formation, services financiers, etc. Cette stratégie, qui permettra de concilier le rôle que le port doit avoir dans le système général du transport avec celui de générateur de richesse locale, pourra se développer à travers différentes formes d'intégrations :

7 En Italie, dans le cadre de la réforme de la législation portuaire (loi n° 84/1994 déjà citée), les nouvelles autorités portuaires se sont substituées aux anciens consortiums portuaires autonomes (*Consorti autonomi portuali*) et Entités autonomes (*Enti autonomi*). Cette nouvelle dénomination marque l'évolution des compétences qui leur sont accordées, désormais limitées à la programmation, à la coordination, à la promotion et au contrôle des opérations portuaires aujourd'hui exclusivement gérées par les « terminalistes » privés.

- intégration spatiale : une nouvelle urbanité s'appuyant sur le front d'eau rénové, définit généralement par le terme anglais *waterfront*, et sur l'interface ville-port toujours plus valorisée ;
- intégration avec l'économie locale, en termes d'emploi – activités traditionnelles et activités nouvelles liées au port et au chantier – et en termes de culture et d'identité économique du territoire ;
- intégration fonctionnelle avec le territoire, aussi bien en termes d'infrastructures technologiques connectées au port et au cycle logistique qu'en termes de réseaux de transports ;
- intégrations entre les différents acteurs de l'économie maritime – communauté portuaire – et entre public et privé ;
- intégration avec la communauté urbaine locale pour récupérer la vocation portuaire de la ville ;
- intégration avec les réseaux des ports nationaux et internationaux.

312

Cette grille ne vise pas à classer une série d'initiatives mais à organiser le propos. Elle doit donc ne pas masquer le fait que ces intégrations sont en général transversales, car c'est le port en sa totalité qui a besoin de redéfinir son rapport avec la ville à laquelle il continue à s'identifier.

À défaut de pouvoir analyser toutes ces formes d'intégration, nous allons maintenant nous concentrer sur celles qui nous semblent être les plus stratégiques pour relancer la relation entre le port et la ville :

- l'intégration spatiale (matérielle) avec la ville : projets de requalification urbano-portuaire à partir de 2002 et ceux prévus dans le nouveau *Master Plan* du port, opération de reconversion de zones historiques entre activités portuaires et industrielles, transformation urbaine et développement touristique ; ces projets visent à donner lieu à un pôle touristique et culturel, véritable interface entre la mer et le tissu urbain ;
- intégration (immatérielle) avec la communauté urbaine locale : il s'agit du projet « Port ouvert » (« *Porto aperto* ») qui, depuis 2007, développe des initiatives qui visent à faire connaître l'activité portuaire aux habitants, créant un lien performant entre port et citoyens et promouvant leur soutien à travers l'articulation entre « éducatif » et « loisirs ». Enfin, le projet de création d'un *port center*, dont l'ouverture est prévue en 2014, qui prolongera l'action du projet « Port ouvert », représente l'instrument innovateur de la politique d'intégration du port à la vie de la ville.

L'INTÉGRATION MATÉRIELLE, SPATIALE

Pour aborder l'intégration urbano-portuaire de Livourne, nous diviserons le territoire en trois parties : les aires de la « porte de la mer », du « port de

plaisance » et du « port passagers », concernées par une intégration de fonctions portuaires et urbaines ; les aires des canaux et des forteresses des Médicis, pour lesquelles interviendra une revitalisation respectueuse de l'histoire ; les zones situées au nord de la ville, qui s'affranchiront de la présence des fonctions portuaires.

Le nouveau *Master Plan* du port, qui sera présenté en 2014, prévoit une intégration importante entre la ville et le port, afin que les aires urbano-portuaires deviennent des espaces stratégiques pour son développement. Pour remédier à la coupure entre la ville et le port, il prévoit de donner lieu à un processus qui permette à l'économie portuaire de bénéficier du monde urbain local et de ses aménités et, réciproquement, à l'agglomération urbaine de tirer parti de l'ouverture au monde représenté par le port – avec pour principe directeur d'atténuer la séparation entre les espaces d'activités et les autres espaces urbains, résidentiels, culturels, de loisirs, etc. Dans cette perspective, l'intégration matérielle entre la ville et le port, vise à une mixité d'activités qui, jusque-là, a donné des résultats positifs.

La première intégration – « porte de la mer », « port de plaisance » et « port passagers » – présente trois modules :

– le chantier Benetti (terminé) : opération dans laquelle les anciens chantiers navals « F.lli Orlando » ont été transformés en siège des chantiers navals Azimut Benetti, leader mondial dans la construction de yachts de 40 à 70 m, donnant lieu à une opération de revitalisation du front de mer (*waterfront revitalization*) qui prévoit une fonction résidentielle, une fonction commerciale et une fonction touristique. Toute l'opération a été menée en accord avec la ville et financée en partie aussi par l'État, via l'Autorité portuaire, pour les travaux qui concernent la partie mer – élargissement des darses, construction d'un canal pour relier cette partie avec le port de plaisance, rampes de lancement pour les yachts, etc. Cette opération prévoit une cohabitation entre immobilier, loisirs, espaces verts d'un côté, port et activités du chantier, qui seront représentées par les réparations des bateaux de croisière, de l'autre. La reconversion de ce module permettra de transformer une aire industrielle en point d'agrégation et de socialisation pour rétablir l'ancienne liaison de la ville avec la mer. Elle facilitera en plus la réinstallation d'une activité historique pour la ville, contribuant à refaire de ce nouveau quartier une véritable interface entre fonctions liées à la mer et tissu urbain, comme l'ont vécu dans les dernières années de nombreuses villes portuaires. C'est le symbole d'une nouvelle relation ville-port ;

– le port de plaisance (deux ans sont prévus pour sa réalisation) : c'est l'opération par laquelle l'ancien port médicéen (*porto mediceo*) sera transformé en port touristique. Elle prévoit une fonction touristique et une fonction commerciale. Le nouveau port touristique sera apte à accueillir de 600 à

700 embarcations de taille variable, des magasins spécialisés pour le nautisme, des restaurants, des cafés et un centre de congrès ;

– le port passagers (dates de réalisation à définir) : réaménagement et requalification du port passagers et des nouvelles gares maritimes. Il s'agit d'une opération qui prévoit essentiellement une fonction touristique, visant à s'intégrer à ce nouveau pôle touristique et culturel de la ville à travers des actions stratégiques.

Les résultats attendus sur ce secteur urbano-portuaire sont les suivants : transformer une aire industrielle et portuaire opérative en point d'agrégation et de socialisation, relier la ville à la mer, réinstaller l'activité historique des chantiers navals, trouver des solutions urbanistiques pour accueillir le trafic passagers qui devient de plus en plus important – augmentation de 293 % par rapport à 1999 –, recréer une forte relation architecturale avec le passé⁸. Cette opération permettra à cette zone de redevenir la véritable porte d'entrée de la Toscane.

314

La deuxième intégration concerne les aires des canaux et des forteresses des Médicis, cœur historique de la ville qui, bien que fortement touché lors de la seconde guerre mondiale, peut encore se prévaloir de bâtiments patrimoniaux, de deux forteresses et du réseau des canaux du quartier de *Venezia* – près de 10 km – qui fait partie du patrimoine que l'Autorité portuaire de Livourne doit gérer. Cette intégration représente un atout supplémentaire pour faire de cette zone un pôle touristique et culturel. Première activité économique du littoral, le tourisme, vital pour la province de Livourne de même que pour les villes artistiques voisines – Pise, Florence, Lucques, Sienne –, est actuellement peu développé dans la ville de Livourne. Son essor représenterait un avantage pour le développement tertiaire de la ville. Les résultats attendus sont essentiellement au nombre de deux : mettre en valeur les voies d'eau et les ressources historiques culturelles ; favoriser une implication institutionnelle entre la municipalité, l'Autorité portuaire, les organismes de gestion des infrastructures publiques et privées qui se trouvent sur les canaux, et les agents économiques impliqués.

La troisième intégration concerne les zones urbano-portuaires – Douane d'Eau, gare ferroviaire San Marco, quartiers nord – pour lesquelles l'on est en train d'étudier une redéfinition de l'assiette globale, récupérant les fonctions portuaires encore compatibles et les intégrant avec le reste de la ville, tout en les délivrant des interférences avec les activités portuaires cause de dégradation. Il s'agit essentiellement de dégager ces aires des interférences entre trafic portuaire

8 En effet, du point de vue architectural l'opération rappelle les fortifications et les canaux de la ville du ^{xviii}e siècle, et les immeubles rappellent les habitations des marchands dans les quartiers historiques.

et trafic urbain, et de trouver des solutions urbanistiques pour intégrer les friches à la ville, valorisant du point de vue touristique les émergences historiques. Le but est de donner lieu à une nouvelle cohabitation entre logements et commerces d'un côté et activités du port de l'autre.

L'effet de relance de ces trois projets de requalification et d'intégration du système ville-port produira un remodelage et un renouvellement vers le tertiaire de la base fonctionnelle et économique de la ville, offrant de nouvelles opportunités tant en termes de planification qu'en termes économiques et d'emploi, et engageant la ville dans sa totalité. En effet, il permettra de :

- reconstruire une nouvelle image de la ville, qui reconquiert des espaces importants au service des habitants, soit pour y habiter, soit pour le travail, soit pour le loisir ;

- favoriser une nouvelle fonction du port qui, tout en s'ouvrant à une perspective ludico-touristique, ne renie pas son identité de ville portuaire commerciale et sa mémoire industrielle de chantiers et réparations navals, fuyant une uniformisation avec les autres villes portuaires qui ont déjà accompli la reconversion de leur *waterfront*, ce qu'on appelle *Macwaterfront* ou syndrome *Disney-port* ;

- récupérer l'ancien rapport entre la ville et le port, promouvant une étroite collaboration entre les acteurs de la ville – institutions, politiciens, habitants – et ceux de la communauté portuaire.

Cela dépend essentiellement de la capacité des entités portuaires et communales de continuer à recomposer une vision commune finalement retrouvée après tant d'années de rupture, en se concertant tout en ayant le sens du respect réciproque. Planifiant son avenir à travers la valorisation du potentiel touristique et culturel jusque-là caché, voire non accepté, sans renier son identité portuaire, Livourne deviendra un lieu d'innovation urbanistique, sociale et environnementale, et pourra faire partie des villes portuaires qui sont désormais devenues des laboratoires de la ville du futur, habituées à se réinventer et à réagir, et capables d'intégrer des intérêts *a priori* divergents.

L'INTÉGRATION IMMATÉRIELLE (CULTURELLE) AVEC LA COMMUNAUTÉ URBAINE LOCALE

Nous avons vu que l'image des ports est devenue un enjeu essentiel pour intéresser les habitants mais aussi pour attirer des touristes et, il faut l'ajouter, des investisseurs. Nous avons aussi souligné que le port représente pour son territoire non seulement un atout d'activités commerciales mais tout un rayonnement de possibilités de développement économique et social. Dans les villes portuaires modernes, la performance humaine et sociale est désormais aussi importante

que le développement économique, de même que l'aménagement devient un moyen de promotion au service du développement et doit ainsi répondre aux demandes sociales et économiques actuelles. Comme dans la plupart de ces villes, à Livourne cet aménagement va se fonder sur un rapport avec le front d'eau, et nous avons vu que la recomposition de la relation ville-port du point de vue spatial sur le *waterfront* permet de créer de nouvelles fonctions, liées à un environnement maritime mais aussi complètement détachées de l'activité portuaire.

316

Mais l'intégration spatiale, matérielle, est-elle suffisante, à elle seule, pour faire redémarrer la relation entre les citoyens et leur port ? Comment relancer le rapport port-ville du point de vue immatériel dans l'imaginaire de la communauté urbaine ? Bien que le port soit en train de vivre une nouvelle vie avec les opérations de *waterfront revitalization*, et que ce renouvellement ait l'effet de relance que nous avons déjà souligné, l'espace portuaire est une entité bien plus vaste que le *waterfront* ou le port passagers, moins accessible que ces derniers. C'est le port en globalité qui doit être redécouvert par la communauté urbaine. Même si son effet d'entraînement sur l'économie locale a diminué dans les trente dernières années, il reste en effet le moteur économique de la ville, et il mérite d'être reconnu comme tel. D'ailleurs, on a tendance à penser que les personnes qui travaillent au port sont les travailleurs portuaires classiques – dockers, pilotes, militaires de la capitainerie du port, grutiers, etc. – mais l'économie du port a évolué et est désormais répandue dans la ville entière.

À côté de l'intégration spatiale, au début du XXI^e siècle il était nécessaire de réaliser une intégration immatérielle avec la communauté urbaine locale pour expliquer ce que le port représente réellement pour la ville. Avant, la communauté locale reconnaissait à tel point le poids économique du port que ce dernier était perçu comme un lieu presque mythique. Mais, du fait d'un détachement progressif, matériel et immatériel, entre le port et la communauté urbaine locale, on est passé d'une relation profonde, réciproque, voire même affective que la ville avait avec son port jusqu'aux années 1980, à une relation ambiguë, puis enfin à une absence presque totale de rapports. Même le réaménagement portuaire et par conséquent l'intégration spatiale devaient être renforcés par un volet identitaire qui passe par la connaissance : d'un côté, fournir des informations accessibles, simples et suffisantes sur le milieu maritime et portuaire et, de l'autre, ouvrir franchement le port à la population en développant des initiatives qui visent à l'appropriation des espaces portuaires, des moments et des lieux de découverte du port aptes à créer un lien performant entre port et citoyens.

L'implication du port dans l'aménagement urbain doit finalement sous-tendre une action dans le champ culturel de l'activité portuaire qui n'est encore

que très rarement considérée comme une arme économique. Si, d'un côté, il s'agit de découvrir une nouvelle voie de développement, qui intègre les activités qui ont gardé un niveau performant et soit ouverte aux nouvelles possibilités que la vocation portuaire de la ville peut offrir, de l'autre il faut en arriver à une reconnaissance du poids économique du port, en récupérant la mémoire et l'identité du passé et en lui redonnant une place dans la ville. Or, beaucoup d'activités d'ouverture du port à la ville suscitent malheureusement encore des réticences : on a tendance à penser qu'elles détournent les ports de leur mission première, économique et technique. En réalité, l'enjeu doit être de récupérer l'histoire de la ville sans l'opposer à l'avenir, en donnant un caractère moderne à la vocation maritime et portuaire pour mieux l'intégrer dans l'opération de recomposition ville-port, en attirant les citoyens vers le port et en les associant à l'élaboration des projets qui les concernent. C'est à partir de cette époque qu'on a pensé à reconstruire le rapport ville-port à travers un processus de réappropriation de l'espace portuaire qui devait nécessairement commencer par la connaissance des aires et des activités portuaires qui avaient changé de conformation spatiale au cours du temps et étaient sorties de l'imaginaire des habitants.

L'Autorité portuaire de Livourne construit en effet ses tentatives de rapprochement entre le port et la ville en étant persuadée que l'impact économique du port en termes de création de richesse et d'emploi, mais aussi d'acceptabilité de ses nuisances, passe par une stratégie de communication ambitieuse mais nécessaire. Cette démarche est inspirée en outre par la certitude que l'adhésion des citoyens ordinaires aux processus de transformation urbaine est une clé de leur réussite qui passe par plusieurs moments, parmi lesquels la prise de connaissance du patrimoine portuaire et du poids économique du port. Le point fondamental de cette démarche est la connaissance de ce que le système portuaire représente par le territoire, car si les confins de la sécurité portuaire ont contribué à créer une image du port en tant qu'espace fermé, son inaccessibilité l'est désormais aussi du point de vue culturel.

Depuis une trentaine d'années, les autorités portuaires européennes ont commencé à exprimer leur intention d'ouverture à travers une politique patrimoniale qui consiste à reconvertir d'anciens bâtiments et aires portuaires en les adaptant à des usages modernes. À partir des années soixante, la relation indirecte avec la proximité de l'eau s'est en effet organisée autour de grands thèmes qui ont une relation avec le patrimoine portuaire : la recherche de fonctions récréatives et ludiques et d'activités culturelles qui s'appuient sur le passé industriel et maritime – musées maritimes de Gênes, Liverpool, réhabilitation de bâtiments du Havre etc. ; les fonctions tertiaires telles que les implantations de *world trade centers* – Le Havre, Miami, etc. –, de palais

de congrès – Sydney, Baltimore, etc. –, de centres commerciaux – Gênes, Barcelone, etc. –, ou de lieux où développer des activités de recherche et de technologie ; le support de diverses manifestations culturelles et musicales, véritable politique « événementielle », parfois positive – *Fiesta* des docks à Marseille – et parfois simples opérations commerciales qui n’apportent rien à la requalification de la zone ; le support pour accueillir des fonctions portuaires renvoyant à un environnement maritime apprécié : marinas – Barcelone, Toulon, etc. –, quais et gares maritimes pour l’activité de croisières qui offrent aussi des centres commerciaux – Miami, Bordeaux, etc. –, ports de plaisance – Valencia, Toulon, etc. –, ports pour les bateaux de pêche – Marseille, Livourne, etc.

318

Dans ces initiatives, toutefois, l’image portuaire devient souvent une opération de recherche de réinvention d’un symbole : soit elle repose seulement sur le passé du port, soit elle est trop pittoresque, soit elle est la copie des autres réalités auxquelles elle s’uniformise en devenant dépourvue d’identité. Dans les meilleurs des cas, cette politique événementielle entretient une certaine nostalgie, qui reste en tout cas concentrée sur la période de l’événement⁹. Une fois que la manifestation est terminée ou que la visite du musée est achevée, le port redevient ce parfait inconnu qu’il est devenu depuis la naissance du port moderne. De même, en ce qui concerne le réaménagement de bâtiments ou de structures obsolètes, le principal risque est que ces éléments désormais intégrés dans un milieu urbain dans lequel ils n’ont plus d’utilité perdent leur sens et deviennent des curiosités, des monuments figés et muséifiés. Encore une fois, l’attention se focalise sur un passé regretté et ne reflète pas l’activité portuaire qui est aujourd’hui moins perceptible et a donc besoin d’être mise en valeur. Ainsi, la réalité portuaire risque d’être assimilée à ce passé, ce qui peut s’avérer dommageable en terme de promotion et d’image. Le port peut sembler issu d’un autre âge au lieu d’apparaître comme un outil compétitif aux yeux de la population et surtout des usagers potentiels.

La politique que l’Autorité portuaire de Livourne est en train de développer depuis dix ans a par contre l’ambition de faire reprendre possession aux citoyens de leur port par étapes ponctuelles mais régulières, promouvant une réappropriation de l’espace par la connaissance et par la réaffirmation de la culture portuaire, à travers une politique d’ouverture aux citoyens et d’attraction des flux touristiques. Aujourd’hui, nous pouvons affirmer que porter à la connaissance de toutes les parties prenantes la valeur ajoutée de l’espace portuaire, sensibiliser les citoyens aux enjeux du port à travers des

9 Emmanuel Boubacha, Denis Davoult et Éric Gueguen (dir.), *Ville et port : mutation et recomposition. Note de synthèse et bibliographie*, Paris, Éditions Villes et territoires, 1997.

actions de pédagogie et d'éducation sont devenus le point focal d'une politique qui cherche à éveiller le citoyen et le faire devenir partenaire d'un projet à travers un processus de participation où le port catalyse les tendances de régénération de la ville.

Nous terminerons avec la présentation des deux projets essentiels qui constituent pour l'Autorité portuaire de Livourne la base de cette politique : le projet « Port ouvert » et celui du « Port Center » de Livourne.

À partir de 2007, l'Autorité portuaire a animé le projet « Port ouvert », qui ouvre le port au territoire tout au long de l'année, avec une concentration d'activités pendant la période scolaire (d'octobre à mai) afin de se rapprocher des habitants, auxquels l'accès est habituellement interdit pour des raisons de sécurité. « Port ouvert » a pour but principal de sensibiliser la population, en particulier les élèves des écoles primaires et secondaires, aux enjeux de l'espace portuaire, à travers des initiatives gratuites qui durent suffisamment longtemps pour sortir de la politique d'un seul événement, créant une relation positive qui contribue à modifier l'image négative du port et instaurant un mécanisme qui redonne du sens à l'espace portuaire. Plus que d'informer, plus que de cultiver au sens banal, ou, au contraire, à travers une connaissance académique, plus que de provoquer une participation à travers des événements qui, une fois terminés, ne laissent pas de trace, on a dessiné une programmation d'activités qui animent la ville durant la plus grande partie de l'année. « *Porto aperto* » se propose finalement de :

- lier l'aspect économique de la ville à l'aspect social et culturel en atténuant la perception d'un lieu fermé et insidieux ;
- stimuler la participation des habitants à la vie du port ;
- développer des outils de communication adaptés aux centres d'intérêt de groupes ciblés spécifiques : écoles, grand public, riverains, hommes politiques, journalistes, futurs employés, etc. ;
- impliquer les employés du port et les opérateurs portuaires, en créant un sentiment d'appartenance à la communauté portuaire et en promouvant la culture de la qualité et de la sécurité ;
- faciliter les relations entre tous les acteurs de l'activité portuaire – Autorité portuaire, citoyens, touristes, usagers du port, communauté portuaire.

Le conducteur du projet est l'Autorité portuaire, avec la collaboration des institutions qui ont une relation avec le port : capitainerie du port, mairie, province, mairie de Collesalveti – petit village situé à 6 km de Livourne où la plateforme logistique a son siège –, mairie de Capraia – petite île dont le port est géré par l'Autorité portuaire de Livourne –, plate-forme logistique « A. Vespucci », Agence des douanes, Institut des écoles de la province, structures pédagogiques de la mairie. Le rapport établi pendant les six éditions

entre les partenaires du projet a déjà permis de développer l'information des citoyens sur des secteurs moins connus du grand public, tels que les douanes ou la capitainerie de port par exemple, mais aussi d'accroître le rendement d'intervention de chacun. Dans le détail, les initiatives organisées, toutes gratuites, sont les suivantes :

- des visites guidées du port, adaptées aux groupes ciblés spécifiques, surtout les écoles mais aussi les citoyens et les touristes ;
- des émissions sur la télévision locale : avec un langage non technique, des professionnels expliquent les activités portuaires ;
- des stands sur les quais du port passagers pour le « Trophée sportif Amiraute navale - Accademia navale » qui, depuis 1981, représente un événement sportif international de compétition pour des bateaux à voile et constitue une occasion de connaissance du port méditerranéen grâce à un village thématique avec des stands commerciaux ouverts pendant les dix jours des compétitions ;
- des concerts, expositions et autres manifestations, en particulier à l'occasion de la Journée européenne de la mer dont la récurrence a été utilisée dans les six éditions pour clôturer le projet « Port ouvert ».

320

À ces initiatives, il faut ajouter pendant l'été le festival « Effet Venise » (« *Effetto Venezia* ») : pendant deux semaines, en août, les citoyens peuvent se promener le long des canaux de ce quartier historique et profiter des spectacles, concerts, visites, etc., continuant l'effort de rapprochement entre habitants et milieu urbano-portuaire à côté de l'eau. Il faut enfin ajouter le programme d'activités culturelles – concerts, théâtre, etc. –, qui se développe à l'intérieur de la vieille forteresse. Symbole de la ville portuaire, la vieille forteresse a été finalement restituée à l'utilisation publique. Grâce à une synergie entre la mairie, la Chambre de commerce et l'Autorité portuaire, elle est l'objet d'études qui prévoient son repositionnement dans l'eau et, surtout, elle sera le siège du *Livorno Port Center* qui ouvrira fin 2014.

À travers toutes ces initiatives d'ouverture du port, on voit l'émergence d'une autre façon d'interroger la relation ville-port qui se base sur la recherche d'un contact avec les citoyens et avec tous les porteurs d'intérêt, en évitant autant que possible l'effet d'uniformisation avec les autres actions d'ouverture du port des autres villes.

En définitive, trois points structurent la réappropriation de l'espace portuaire de la part des habitants à travers l'opération « Port ouvert » : l'intention de tirer parti de la spécificité de la ville, qui regarde non seulement la position mais aussi la vocation industrielle et portuaire, à laquelle l'histoire est intimement liée ; la nécessité de valoriser le caractère portuaire, facteur de différenciation ultérieure propre à la ville, afin que l'image qu'elle renvoie ait plus de portée ; le besoin de renforcer aussi le réaménagement urbano-portuaire par un volet identitaire

qui passe par la connaissance. Partant de la connaissance du port, tous les intervenants sont stimulés pour entrer davantage dans le milieu portuaire, pour retourner s'y intéresser, et pour vouloir suivre son évolution en soi et pas seulement dans des situations qui suscitent l'intérêt des media.

La réappropriation de l'espace portuaire par la connaissance est donc devenue un point focal pour valoriser une partie de la ville, le port, qui lui appartient depuis toujours et qui demande à être vécue. Les efforts qu'elle continue de requérir, sept ans après le début du projet, ne doivent pas masquer le potentiel que cette recomposition constitue ni le besoin d'impliquer tous les acteurs locaux et de donner lieu à des moments de dialogue et de coopération, afin de créer une dynamique propre à favoriser le développement à la fois économique, durable et humain de la ville.

Étant donné le potentiel de cette recomposition ville-port, est apparue il y a deux ans l'idée de créer un *Port Center* à Livourne. Elle s'est développée en observant d'un côté les résultats positifs du projet « Port ouvert » et de l'autre le succès des autres expériences européennes – Gênes, Anvers et Rotterdam, et le *port centers network* de l'Association internationale villes et ports (AIVP)¹⁰. La proposition de créer un *port center* est donc partie de la nécessité de poursuivre l'intégration entre le port et la ville déjà recherchée par le projet « Port ouvert » à travers d'une part l'articulation entre éducatif et loisirs, et de l'autre l'intention de se positionner sur la ligne européenne qui, de plus en plus, demande la définition de politiques, d'actions et de lieux de promotion de l'image du port. Dans les six éditions passées de « Port ouvert », l'Autorité portuaire a déjà pu identifier les acteurs intéressés à ce projet parmi les partenaires mêmes de « Port ouvert ». Avec le *port center*, elle essaiera de construire avec eux un parcours partagé, convaincue qu'il n'y a pas un sujet unique capable de décrire le port. Seuls les acteurs peuvent tous ensemble décrire le port, chacun apportant sa pièce à la description globale. L'Autorité portuaire sera le maître d'œuvre de cette action ultérieure d'intégration mais elle a besoin de l'effort de tous les acteurs.

Un groupe de travail interne à l'Autorité portuaire avait été créé en 2010 pour développer le projet d'un musée du travail portuaire qui aurait accompagné le projet « Port ouvert ». Suite aux réflexions basées sur les expériences des autres ports, l'idée du musée s'est transformée en la proposition de création d'un *port center*, qui devrait se matérialiser en 2014, et qui représentera en effet au départ un résultat des initiatives de « *Porto aperto* ». En janvier 2014, le projet exécutif sera prêt et les travaux devraient commencer. Le but serait de pouvoir l'inaugurer avant la fin de l'année 2014 ; à l'occasion de la Journée européenne de la mer, le 20 mai, un premier noyau pourrait déjà être opérationnel.

10 Association internationale Villes et Ports.

Au-delà de l'intégration spatiale dans la zone du *waterfront*, qui se prête bien à favoriser une relation entre les quais et la ville, nous avons vu que la stratégie à la base du projet « Port ouvert » a visé à donner lieu à des moments de découverte et de réappropriation du port. À travers la création du *port center*, ces moments disposeront aussi d'un lieu apte à créer un lien performant entre les citoyens et le port. En outre, nous l'avons déjà vu, la vieille forteresse, à la limite entre le port et la ville, deviendra un point de rencontre physique mais aussi virtuel entre le port et la ville.

322

Grâce aux contacts avec les autres *ports centers* existants et avec le réseau des *ports centers* de l'AIVP, le groupe de travail a identifié les lignes générales que le *port center* adoptera. Au-delà des visites guidées, de la réalisation et diffusion de matériel d'information et documentation, des expositions permanentes, des campagnes d'information et de sensibilisation sur les événements et sur les infrastructures portuaires, le *Livorno port center* essaiera de promouvoir des initiatives de participation citoyenne à la prise de décision, dans le but de promouvoir la ville portuaire en tant qu'espace culturellement, physiquement et visuellement accessible, par la réinterprétation des espaces en tant que lieux de vie adaptés à la vie actuelle ; de promouvoir la redécouverte et le développement du patrimoine matériel et immatériel portuaire à travers des outils de sensibilisation variés et selon une approche historique qui rattache le passé au présent, ceci en vue de relier les sites portuaires dans un circuit touristique citoyen ; de dessiner des parcours pédagogiques spécifiques sur le rôle que la ville a joué dans le développement de la culture portuaire méditerranéenne ; de renforcer et orienter les actions des autorités locales dans la sauvegarde et la requalification du patrimoine matériel et immatériel, par des plans partagés et intégrés de tourisme durable, et en ayant pour but la création d'itinéraires touristiques nouveaux ; de proposer de nouveaux plans de la ville, montrant la continuité passé-présent et intégrant le tissu urbain actuel avec les sites portuaires.

L'idée initiale d'un musée du travail portuaire a donc évolué vers un laboratoire qui, comme tout *port center* déjà existant, représentera un lieu de dialogue entre ville et port, un lieu d'information mais aussi de catalyse des idées, des compétences et des ressources territoriales qui arrive à soutenir les entreprises portuaires dans leurs efforts de renouvellement. Sa création ajoutera une valeur à la fois officielle, pédagogique et opérative aux efforts que l'Autorité portuaire mène pour soigner les rapports entre port et ville. Cette stratégie vise à transformer les citoyens et les porteurs d'intérêt de simples destinataires en acteurs d'un processus de participation, faisant du rapport avec la communauté locale et la politique de communication non une simple étape mais une politique structurante de l'Autorité portuaire.

En conclusion de cette analyse, nous pouvons affirmer qu'étant donné le caractère pérenne du transport maritime, favorisé aussi par les politiques environnementales qui cherchent à réduire le trafic routier, les intersections des milieux urbains avec les zones d'activité portuaire continueront à être nécessaires. D'où l'intérêt à chercher un rapport avec les zones portuaires du point de vue touristique ou en relation au *waterfront*.

Nous avons focalisé notre attention sur l'intégration ville-port du point de vue matériel et immatériel. Pour ce faire, nous avons tâché de répondre à une question importante : le port et la ville peuvent-ils tirer profit d'une réappropriation de l'espace par la connaissance et la réaffirmation de la culture portuaire ? Nous avons vu que la mise en place d'une politique d'ouverture du port à la ville contribue à favoriser la relation entre ces deux entités et à changer l'image du port. En outre, nous avons essayé de retracer le parcours de l'Autorité portuaire de Livourne vers le *port center*, lieu de découverte du port, présentant l'opération « Port ouvert », première expérience de connaissance du port. En d'autres termes, nous avons insisté sur l'idée que pour mieux connaître le milieu portuaire l'Autorité portuaire doit favoriser une communication proactive.

Une nouvelle phase s'est donc ouverte pour le port et ce dernier est en train de reprendre sa place au sein de la ville. La définition d'une nouvelle relation avec la ville est passée, et passera davantage dans l'avenir, non seulement par une revitalisation des espaces portuaires du *waterfront*, mais aussi par un effort d'intégration immatérielle du port dans la société à travers l'adoption d'une plus grande ouverture et d'une meilleure perméabilité. Par le biais des activités d'intégration avec la communauté urbaine locale, l'Autorité portuaire de Livourne cherche à doter le port d'une véritable dimension publique et à bien marquer son espace d'influence sociale, en favorisant la négociation de tous les acteurs et l'instauration de relations plus fluides et plus enrichissantes avec les institutions représentatives de la collectivité. L'image du port qui recommence à participer activement à la vie de la cité et à nouer des liens plus forts avec celle-ci, comme il le faisait auparavant, représente une indication à suivre pour l'avenir de la ville.

III

Varia

L'USAGE DE REPRÉSENTATIONS ARTISTIQUES DE RIVAGES COMME OUTILS DE CONNAISSANCE DE L'ÉVOLUTION DU LITTORAL : EXEMPLES BRETONS

Edwige Motte

Doctorante, laboratoire COSTEL UMR 6554 LETG, Osur, Université Rennes 2

En Bretagne, le littoral subit de constants changements : son évolution est forcée à la fois par des processus biophysiques – houles, tempêtes, changement climatique modifiant les flux sédimentaires, etc. –, et par une anthropisation notoire, particulièrement accentuée au cours des derniers siècles¹. La variété et la richesse des types de côtes ainsi façonnées ont suscité une très grande production iconographique – tableaux, gravures, aquarelles, photos, etc. –, notamment depuis le XIX^e siècle, marqué par l'avènement du tourisme balnéaire et l'engouement pour les rivages². De nombreux travaux de géographie culturelle se sont penchés sur l'implication des représentations artistiques dans la construction d'un imaginaire collectif des paysages littoraux³. L'objectif de ce travail est différent : il consiste à exploiter ces représentations en tant que source d'informations scientifiques susceptible d'enrichir les connaissances au sujet de l'évolution physique du littoral, notamment en proposant une approche sur un temps plus long que ne le permettent les supports visuels traditionnellement utilisés en géographie – photographies, images satellites, etc. L'approche envisagée est donc ici avant tout naturaliste. Des colloques récents, en Grande-Bretagne et en France⁴, ont permis d'explorer la pertinence

- 1 Pierre-Yves Le Rhun (dir.), *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 1994.
- 2 Alain Corbin, *Le Territoire du vide. L'occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988 ; Denise Delouche, « L'invention de la Bretagne dans la peinture du XIX^e siècle », dans Nathalie Richard et Yveline Pallier (dir.), *Cent ans de tourisme en Bretagne*, Rennes, Apogée, 1996, p. 19-30.
- 3 Lydie Goeldner-Gianella, Corinne Feiss-Jehel et Geneviève Decroix, « Les oubliées du "désir du rivage" ? L'image des zones humides littorales dans la peinture et la société françaises depuis le XVIII^e siècle », *Cybergeo: European Journal of Geography, Environnement, Nature, Paysage*, article 530, mis en ligne le 20 mai 2011, <http://cybergeo.revues.org/23637> ; Claire Portal, « Du socle au paysage : essai pour un nouveau regard sur les reliefs », publié le 13 juillet 2012 sur *Projet de Paysage*, <http://www.projetsdepaysage.fr>.
- 4 « Géomorphosites », Paris, 2009 ; « Art and Geographical Knowledge », Londres, 2009 ; « Art and Geography », Lyon, 2013.

scientifique de cette démarche interdisciplinaire et plusieurs publications⁵ ont déjà vu le jour, suggérant des débouchés prometteurs.

Le projet européen *ArchManch*, dans lequel s'inscrit ce mémoire consacre tout un axe de recherche à ces perspectives nouvelles. L'enjeu est de mettre au point une méthodologie adaptée à la compréhension de l'évolution des littoraux des côtes de la Manche et de l'Atlantique. Une première approche concrète à été mise au point en Angleterre par le professeur Robin McInnes et son équipe⁶. À la suite de leurs premières publications, ce travail vise à adapter leurs méthodes à la spécificité du littoral breton dont le type de côtes est différent, tout comme l'est le corpus iconographique, et à approfondir leur démarche scientifique en inventant des moyens graphiques pour exprimer, représenter, voire cartographier les résultats obtenus.

328

Plus largement, en permettant un regard sur un temps relativement long, ce travail s'inscrit dans le contexte scientifique actuel d'interrogation sur la place des forçages « naturels » sur l'évolution de la planète. Ne seraient-ils pas devenus, sinon secondaires, du moins relatifs par rapport aux forçages anthropiques ? L'impact des sociétés sur le milieu ne serait-il pas à ce point fort et nouveau pour que la définition d'une nouvelle ère, l'« Anthropocène⁷ », soit désormais nécessaire ? L'ensemble de ce travail implique donc également une réflexion épistémologique sur l'usage d'œuvres d'art à des fins scientifiques dans un contexte culturel donné⁸.

DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE

La première étape de ce travail a été d'élaborer un recueil de données – en l'espèce un corpus iconographique – pertinent et suffisamment étoffé pour répondre à l'objectif scientifique visé : les changements en milieu littoral au cours des derniers siècles. Une fois l'ensemble des supports sélectionnés, une méthodologie a été mise au point pour le travail d'observation et de prise de photos *in situ*.

5 Karl F. Nordstrom et Nancy L. Jackson, « Using Paintings for Problem-solving and Teaching Physical Geography. Examples from a Course in Coastal Management », *Journal of Geography*, vol. 100, n° 5, 2007, p. 141-151 ; Dario Camuffo, « Le niveau de la mer à Venise d'après l'œuvre picturale de Véronèse, Canaletto et Bellotto », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 57, n° 3, 2010, p. 92-110.

6 Robin McInnes, *A Coastal Historical Resources: Guide for England*, London, The Crown Estate, 2011.

7 Will Steffen, Paul J. Crutzen et John R. McNeill, « The Anthropocene. Are humans now overwhelming the great forces of nature ? », *Springer*, vol. 36, n° 8, 2007, p. 614-621, <http://www.jstor.org/stable/25547826> ; Daniel Knitter, *Holocene Landscape Development: How (pre-)historic man changed our environment ?*, München, Grin Verlag, 2009.

8 Savage Kirk, « Art, Science, and Ecological Inquiry. The Case of 19th-Century American Landscape Painting », University of Pittsburgh, <http://nmr.collinsandgoto.com/publications/content/ampleopp/1c-Kirk.pdf>.

Différents supports ont été considérés. Leur pertinence pour la démarche repose à la fois sur leur contenu informatif et sur le réalisme de la représentation. L'établissement d'une grille d'évaluation peut alors permettre d'orienter la sélection, tout en normalisant par la même occasion une démarche qui pourrait sembler trop subjective. À cet effet, R. Mc Innes et son équipe du laboratoire de géomorphologie littorale de Southampton proposent un système de notation très poussé de l'iconographie représentant les côtes britanniques : à chaque critère pris en compte – style artistique, type de sujets représentés, nature du support, période de production – correspond un nombre de points précis.

Cette démarche est intéressante, toutefois la fixation a priori de critères d'évaluation si précis peut sembler très théorique. Par ailleurs, certains critères, notamment celui du style artistique, ne sont pas transposables au-delà d'une certaine aire géographique et culturelle. Ainsi, par exemple, le critère d'appartenance au courant préraphaélite⁹ qui entre grandement en considération dans la notation de Mc Innes, n'est pas mobilisable pour l'élaboration d'un corpus breton. Les préraphaélites revendiquaient une représentation minutieusement exacte de la nature, presque au sens photographique. Il n'y a pas de mouvement artistique équivalent en Bretagne.

Pour adapter la méthode anglaise aux spécificités du littoral breton, d'autres exigences ont été prises en compte, à savoir :

- sélectionner des œuvres faisant preuve, a priori, d'un certain réalisme quel que soit le courant artistique¹⁰ ;

- privilégier les réalisations antérieures à la démocratisation de la photographie.

Finalement, trente-huit supports – huiles sur toile, lithographies... – ont été retenus, regroupant les œuvres de treize artistes différents ayant représenté le littoral breton entre la fin du xvii^e siècle et le début du xx^e siècle. Toutes les œuvres retenues ont fait l'objet d'une appréciation critique *a posteriori* – c'est-à-dire ultérieure aux observations et photographies actuelles du terrain – visant à garantir une exploitation fiable de leur contenu.

Travail de terrain

Le travail de terrain commence, lorsque cela est possible, avant même l'arrivée sur les lieux d'étude, par l'identification et la localisation des sites représentés. Parfois le titre de l'œuvre est à lui seul suffisamment évocateur : « Ouessant, grandes Roches au pied du Sémaphore », mais il arrive bien souvent qu'il conserve

⁹ Robert De La Sizeranne, *Le Préraphaélisme*, New York, Parkstone, 2008.

¹⁰ Sur les courants artistiques en Bretagne, voir Denise Delouche, en collaboration avec Jean-Marie Michaud, *Bretagne. Terre des peintres*, Vannes, Éditions Cloître, 2003.

une part de mystère : « Douarnenez, Le Bain du roi Gradlon ». Dans ce cas, à défaut d'une très bonne connaissance du territoire concerné, le dialogue avec les habitants est nécessaire. Les offices de tourisme ou établissements culturels sont également des lieux où l'on peut obtenir des informations. Il arrive que certains sites soient inaccessibles parce que depuis la date de la peinture ils ont été privatisés.

Une fois sur place, il faut tenter de retrouver le point de vue adopté par le peintre et restituer le plus précisément possible le cadrage :

– concernant la localisation du point de vue, une fois encore les indications sémantiques de l'artiste peuvent nous guider : « Saint Malo, vue prise de Dinard ». À défaut, le recours à la cartographie peut s'avérer efficace lorsque il est question de paysages relativement ouverts et que la composition répond aux principes classiques de la perspective¹¹ : l'alignement d'objets topographiques structurant du paysage permet de retracer la ligne de mire du peintre et par conséquent de localiser sa position (**fig. 1**) ;

330

– pour ce qui est du cadrage, en théorie la mise en correspondance des éléments fixes du paysage devrait systématiquement permettre, par tâtonnement, de restituer la vision transmise par la toile. Or, la subjectivité inhérente à la nature artistique des supports peut parfois être déroutante et rendre la tâche difficile, voire impossible. Il est bien connu en effet que le peintre, maître de son ouvrage, peut tout à fait avoir façonné à sa guise le paysage en choisissant avec discernement les éléments à représenter, en réinventant sans scrupule les proportions, en modifiant à loisir les échelles verticales et horizontales, ou toute autre démarche. Cette évidence a notamment été clairement mise en avant par Karl F. Nordstrom¹² qui souligne : « toutefois l'église peut être placée ailleurs qu'en son lieu original pour de simples raisons de composition du tableau ».

Enfin, concernant notre terrain d'étude, la modification régulière des paysages de la côte suscitée par d'importants marnages accentue encore les difficultés en terme de reconnaissance visuelle et constitue par ailleurs une contrainte importante dans l'organisation des déplacements au même titre que la prise en compte de la luminosité qui impose également ses horaires pour la prise de vue (**fig. 2**).

11 À ce sujet, voir par exemple les différents écrits de Pierre Henri de Valenciennes, peintre paysagiste voyageur (1750-1819) ; il fit, entre autres, paraître en 1800 un célèbre traité intitulé *Éléments de perspective pratique à l'usage des artistes, suivis de réflexions et conseils à un élève sur la peinture et particulièrement sur le genre du paysage*, Paris, Desenne, an VIII [1800].

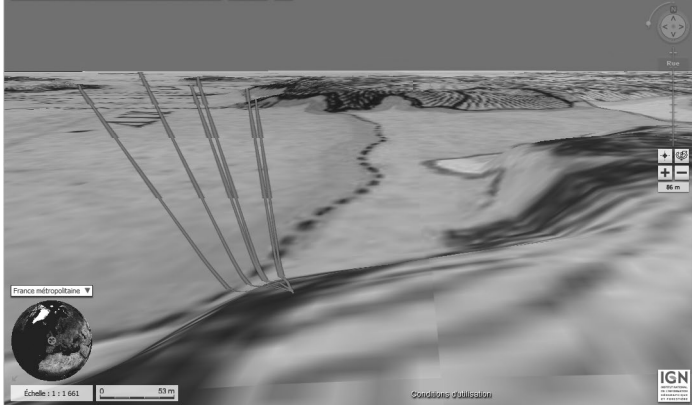
12 K. F. Nordstrom et N. L. Jackson, « Using Paintings for Problem-solving », art. cit.

A

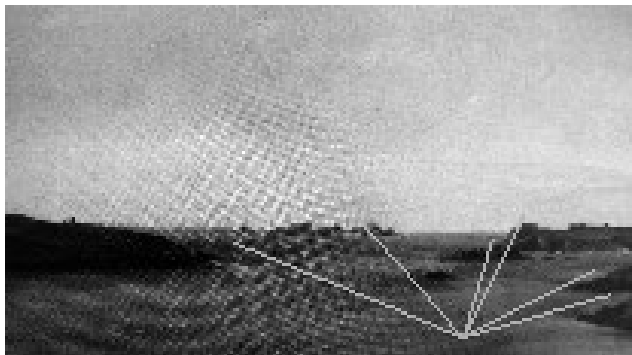


Edwige Motte, 2013

B



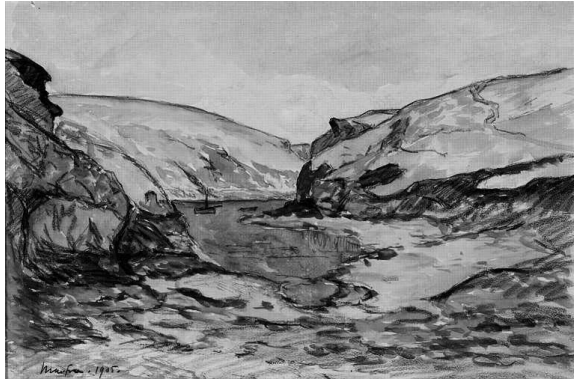
www.geoportail.gouv.fr



Pierre-Henri de Valenciennes, 1800

Fig. 1. De la toile au territoire, restitution du point de vue grâce à la connaissance théorique des principes classiques de perspectives (exemple d'après une étude sur le motif de Pierre Henri de Valenciennes : l'embouchure de la Rance, 1800) : A – localisation préliminaire ; B – validation du point de vue supposé par transposition des lignes de fuite entre la carte et l'étude de l'artiste.

A



Maxime Mauftrat, 1905



Pierre-Henri de Valenciennes, 1800

B



Edwige Motte, 2013



Edwige Motte, 2013

Fig. 2. Un paysage mouvant : le défi d'une capture de l'éphémère.

A – La conque du vieux château près de Belle-Île : mise en avant du caprice des marées.

B – L'île de Cézembre depuis l'estuaire de la Rance : mise en avant des jeux de lumière.

L'enjeu de ce travail est de comparer pour chaque site sa représentation ancienne avec une photographie contemporaine, d'en tirer une information sur l'évolution du paysage, et de la restituer par des moyens graphiques pertinents.

Interprétation

Avant tout, une connaissance précise des caractéristiques individuelles des supports est indispensable afin d'apprécier le plus justement possible leur valeur. L'équivalent d'une petite « carte d'identité » synthétisant les attributs essentiels de chaque œuvre vient formaliser cette exigence. Outre le titre, l'auteur, la date de réalisation et le type du médium, plusieurs attributs complémentaires sont considérés : échelle paysagère embrassée, type de milieu littoral représenté, usage iconographique – artistique ou politique – visé.

Pour évaluer le réalisme des supports, chaque œuvre a été réappréciée au regard des comparaisons empiriques sur site. Cette démarche a deux buts : garantir une exploitation critique des œuvres, mais aussi mettre en avant, à titre pédagogique, les principaux truquages picturaux opérés par les peintres de l'époque. La récurrence de certaines libertés artistiques amène à fixer deux principaux critères d'appréciation : le respect des formes et des proportions d'une part, la fidélité de la composition d'autre part. L'exactitude des formes est, bien évidemment variable suivant l'échelle du paysage représenté. Cependant, certains tableaux, tout en figurant une large vue contiennent des détails très précis, par exemple dans un premier plan. Il faut donc évaluer le tableau avec plusieurs échelles d'analyse.

Le contenu informatif des supports a été regroupé en différents ensembles en fonction de leur « degré de naturalité¹³ », autrement dit suivant un gradient évoluant d'une artificialité quasi totale vers des dynamiques quasi exemptes d'influences humaines directes. Le débat sur l'Anthropocène évoqué en introduction apparaît alors : il n'y a quasiment jamais de paysage absolument naturel :

- les aménagements infrastructureux relatifs à l'édification par l'homme d'équipements matériels sont regroupés sous l'appellation « Édification du milieu » ;
- les transformations paysagères et environnementales d'origine anthropique évidente sont regroupées sous l'appellation « Intervention sur le milieu » ;
- les évolutions du milieu résultant de processus dynamiques non explicitement contrariés par l'homme sont regroupées sous l'appellation « Évolution "naturelle" du milieu ».

13 Jacques Lecomte, « Réflexion sur la naturalité », *Courrier de l'environnement de l'INRA*, vol. 35, 1999, p. 5-10.

Comme la définition de seuils reste ici, sinon illusoire, du moins très subjective, ces trois catégories ne sont évidemment pas absolument exclusives l'une de l'autre.

Transcription graphique

Un des enjeux de ce travail est de trouver une méthode graphique capable de transcrire de façon objective, pertinente et efficace : d'une part, lorsqu'elles ont lieu, les libertés prises par l'artiste vis à vis du paysage réel ; d'autre part, les changements observés au sein d'un paysage entre un instant $t-1$ et un instant t – l'intervalle doit toujours être au minimum séculaire – à partir des supports iconographiques de références – peintures, gravures, lithographies...

334 Concernant les truquages picturaux, dans un premier temps des symboles spécifiques ont été définis pour rendre compte de chacun des processus de modification de la réalité constatés. La sémiologie ainsi établie a permis ensuite, en dessinant sur la photographie du paysage actuel par vectorisation, en recourant à un système d'information géographique, de mettre explicitement en relief les « fantaisies du peintre » par rapport au paysage réel (**fig. 3a**). C'est à peu de choses près le même procédé qui a prévalu pour l'analyse diachronique : Un figuré adapté a été attribué à chaque type de changement – puis, toujours par vectorisation, mais avec cette fois pour support visuel le paysage à l'instant $t-1$ soit le support artistique, les changements constatés par rapport au paysage actuel ont été représentés (**fig. 3b**). Une fois ces documents réalisés pour l'ensemble des sites d'étude, une fiche complète de présentation des analyses a été élaborée.



Emmanuel Lansyer, 1884



Edwige Motte, 2013



Modification des formes et proportions

>< rétraction de l'espace

● exagération des volumes

Modification de la composition

☒ suppression d'objets

A : Regard critique sur le support initial : mise en avant des truquages picturaux



Édification du milieu

Aménagements à vocation de circulation

▣ ▣ pont (petite infrastructure)

Évolution « naturelle » du milieu

⊗ ⊗ érosion

B : Étude diachronique (1884-2013) d'une portion du littoral de Ouessant

Fig. 3. Fiche de présentation des analyses réalisées pour le site des « grandes roches au pied du sémaphore ».

RÉSULTATS

Sur cinquante représentations initialement sélectionnées, douze sites n'ont pas pu être retrouvés faute d'indications réalistes suffisantes. Environ un quart des trente-huit supports utilisés ont révélé des truquages, à savoir des déformations volontaires des sites pour des besoins de composition des tableaux. Malgré ces biais toutes les analyses diachroniques ont permis de mettre à jour des changements plus ou moins notables du paysage.

Les résultats de ce travail concernent deux grandes catégories d'informations venant nourrir deux champs de réflexions différents : le regard critique sur les œuvres livre divers enseignements relatifs à la valeur informative de nos supports et vient nourrir la réflexion épistémologique sur l'usage des œuvres d'art à des fins scientifiques ; la multitude d'observations diachroniques réalisées confirme et enrichit les connaissances de l'évolution du littoral au cours des derniers siècles.

Enseignements issus du regard critique sur les supports

Le regard critique sur les œuvres livre plusieurs enseignements quant à la valeur informative des supports. D'une manière générale, la comparaison pour chaque site entre le réalisme de la représentation et la photographie actuelle justifie le recours aux œuvres d'art en tant que source d'information géographique. Une inégale influence de la nature iconographique sur l'objectivité des représentations est par ailleurs mise en avant. Enfin, l'inventaire des principaux truquages picturaux constatés permet d'ébaucher une analyse statistique des « fantaisies » privilégiées par les artistes.

Le réalisme plastique des représentations est en général spatialement exact

Les observations établissent que seul un petit quart des représentations iconographiques utilisées pour ce travail illustre des prises de libertés manifestes de la part des artistes vis-à-vis de leurs motifs. Quels que soient les codes plastiques que les œuvres suivent, ils sont la plupart du temps compatibles avec une exactitude géographique (fig. 4). Ce résultat est révélateur en ce qu'il souligne la prédominance d'un rendu fidèle de la réalité par ce type de supports, légitimant de fait leur usage en tant que source d'information scientifique.

A



Edwige Motte, 2013

B



Felix Benoist, 1865

338



Eugène Isabey, vers 1860

Fig. 4. Œuvre plastique et exactitude géographique. L'exemple du Fort de Berthame : la réalité territoriale (photo) (A) et ses traductions iconographiques (huile sur toile) (B).

L'usage iconographique influence néanmoins inégalement l'objectivité des représentations

D'une manière générale, il est frappant de remarquer que gravures, estampes et lithographies sont moins souvent l'objet de « fantaisies picturales » que les peintures. Une seule gravure présente un truquage. Cela est probablement moins dû au type de support en soi qu'à l'usage qui y est rattaché.

Les gravures, lithographies, estampes... sont plus objectives, parce qu'elles sont majoritairement des productions à vocation documentaire, voire politique, aux significations territoriales et géographiques. Elles matérialisent en effet une démarche plastique où, « avant de prendre une signification principalement esthétique le paysage était pris dans un sens juridico-politique et topographique,

il était province, patrie ou région¹⁴ ». Une démarche artistique si proche de la monographie est appelée « chorographie », en référence aux études de géographie régionale dont la dimension descriptive est essentielle, avec blocs diagrammes, coupes, croquis...

Les peintures sont plus subjectives, parce qu'elles sont essentiellement des œuvres à vocation artistique, aux significations sensibles et esthétiques ; considérée en tant que genre artistique, la peinture de paysage « dépasse le langage du simple constat et reste le genre par excellence de l'expression personnelle dont la référence à ce qu'il est convenu d'appeler le monde réel n'est plus essentielle¹⁵ ».

Cette distinction est essentielle, mais les conclusions qui en découlent restent d'ordre très général. Quel que soit le type d'œuvre concerné, toute représentation est potentiellement sujette à des processus de réinterprétation du réel. Conscient ou non, le jeu des filtres perceptifs est inhérent à tout regard aussi prétendument objectif soit-il. À titre d'exemple, l'illustration par Felix Benoist des rochers de l'île d'Ouessant évoquée plus haut, est intéressante : la vocation politique et documentaire est revendiquée¹⁶, toutefois la démesure des proportions et l'esthétisation des formes est indéniable. Sans doute sont-elles l'expression inconsciente des fantasmes liés aux dangers d'une insularité encore lointaine et mystérieuse...

Les artistes ont tendance à privilégier certain truquages picturaux

L'évaluation de la fiabilité des supports a permis de dresser un inventaire des principaux truquages picturaux dans le corpus. Une petite analyse statistique – à prendre avec recul du fait de la faible représentativité des données (sept individus) – montre que l'essentiel des libertés prises par les artistes a trait aux modifications des formes et des proportions (fig. 5a). L'agencement de la composition est parfois modifié, mais dans une moindre mesure. Disposer d'un échantillon plus large serait évidemment nécessaire dans la perspective de confirmer ces résultats. Par ailleurs, dans l'éventualité de réunir un nombre vraiment important de supports, l'analyse pourrait être affinée en prenant en compte l'ensemble des procédés mobilisés, comme le suggèrent les deux diagrammes (fig. 5b).

14 Jean-Marc Besse, *Voir le paysage*, Arles, Actes Sud, 2000.

15 Alain Mérot, *Du paysage en peinture dans l'Occident moderne*, Paris, Gallimard, 2013.

16 L'œuvre s'inscrit dans une longue série d'illustrations commanditées par l'État pour offrir une image « officielle » du territoire de la France contemporaine. Pour plus de détail à ce sujet, voir D. Meaux, « L'Approche géo/photographique de Benoît Deladerrière », communication au colloque « Art et Géographie. Esthétiques et pratiques des savoirs spatiaux », Lyon, 11-13 février 2013, actes à paraître.

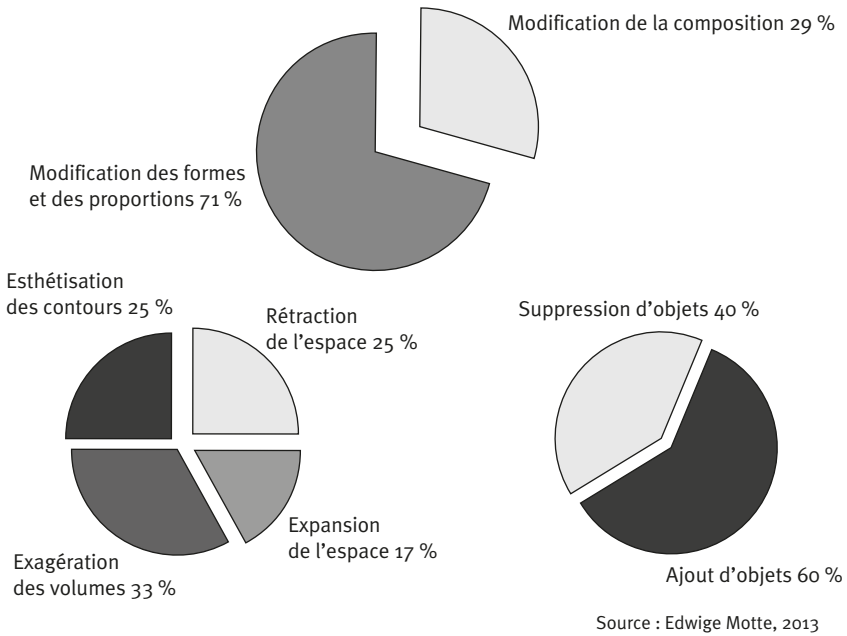


Fig.5. Analyse statistique sur les truquages picturaux inventoriés. – A : analyse générale ;
– B : analyse affinée (statistiques réalisés à partir des supports du corpus présentant des truquages picturaux évidents, soit sur un échantillon de sept individus).

Enseignements issus de l'ensemble des analyses diachroniques

Les différentes analyses diachroniques réalisées rendent compte de l'ampleur et de la variété des changements intervenus sur le littoral depuis plus d'un siècle. D'une représentation à l'autre, l'échelle des paysages varie, influençant naturellement la nature des modifications mises en avant. Cependant, malgré cela des tendances générales se dessinent, et leur adéquation avec les faits relevés par la bibliographie sur le sujet est frappante.

Échelles et informations

Il est essentiel de souligner que la nature des changements identifiés par les analyses diachroniques varie en fonction du niveau de détail – la résolution spatiale¹⁷ – et de l'échelle paysagère – la fauchée¹⁸ – du document iconographique de référence. Une représentation minutieuse d'un rocher observé jusqu'aux moindres fragments, celle d'une portion de linéaire côtier, ou encore la vue

¹⁷ La résolution spatiale est une notion couramment employée en télédétection pour exprimer la dimension minimale qu'un objet doit avoir pour être repéré par le satellite qui l'observe.

¹⁸ Toujours en télédétection, lorsqu'un satellite est en orbite autour de la Terre, le capteur « observe » une certaine partie de la surface. Cette surface porte le nom de *couloir-couvert* ou *fauchée*.

globale d'une baie ne fournissent pas les mêmes types d'enseignements. En témoignent, à titre d'exemple, les deux cas d'études suivants.

La comparaison des rochers ouessantins précisément lithographiés par Félix Benoist¹⁹ en 1865 avec une photographie actuelle permet le constat de fines modifications géotopiques²⁰ : l'extrême détail du contour des formes met en évidence la disparition d'une petite portion de rocher laissant supposer un décrochement relativement récent de l'objet. L'observation empirique d'une cicatrice est venue confirmer cette hypothèse (fig. 6).

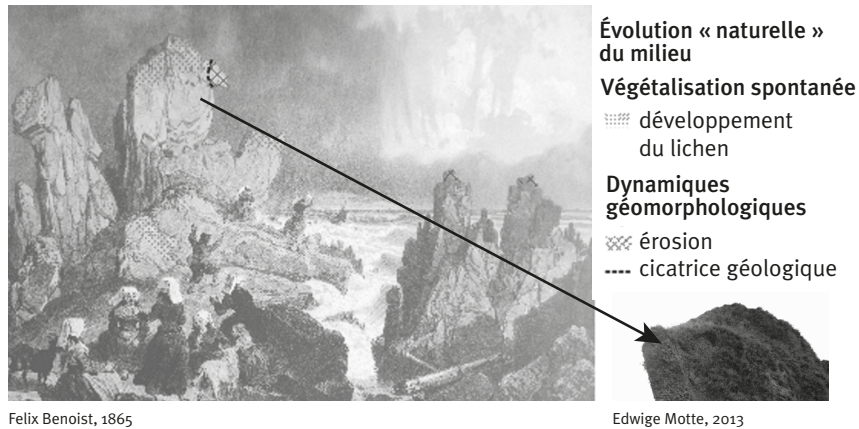


Fig. 6. Étude diachronique (1865-2013) d'un géotope de l'île d'Ouessant : la fauchée restreinte de la représentation et la très haute résolution spatiale associée offrent une information d'échelle très fine.

La comparaison de la baie de saint Briec peinte par Eugène Isabey²¹ en 1850 avec une photographie actuelle du même paysage offre une information de toute autre

19 Félix Benoist (1818-1896) est un peintre, dessinateur et graveur français, auteur de vues de villes, de monuments et de paysages (France – Bretagne, Normandie –, Italie, Angleterre, Russie...). À la demande de Napoléon III, il réalisa un grand nombre de commandes destinées à diffuser des images de la richesse patrimoniale du territoire national.

20 Le géotope correspond à la plus petite unité de description de l'espace géomorphologique. À propos des différentes dimensions spatiales des sites géomorphologiques, voir Christian Giusti et Marc Calvet, « L'inventaire des géomorphosites en France et le problème de la complexité scalaire », *Géomorphologie. Relief, processus, environnement*, 2010/2, p. 223-244, <http://geomorphologie.revues.org/7947>.

21 Eugène Isabey (1803-1886) est un peintre, lithographe et aquarelliste français. Fils de Jean-Baptiste Isabey, un célèbre miniaturiste de l'Empire, il rêvait avant tout d'être marin et n'est devenu peintre que sur l'insistance de son entourage. Inspiré par les sites et les régions que ses nombreux voyages l'amènèrent à visiter, il peint des scènes d'histoire, de genre et des paysages, parmi lesquels un nombre important de marines. La Normandie et la Bretagne, où il se rendit souvent, furent pour lui une source d'inspiration privilégiée.

nature. L'échelle paysagère embrassée est plus large et le dessin moins précis. Les changements observables concernent par conséquent des éléments d'une dimension plus importante : boisement des versants ; artificialisation du territoire. Le premier plan, représenté plus en détail, offre cependant une information intéressante à l'échelle du géofaciès²² : sur la peinture on peut en effet observer qu'un pan entier de la colline s'est détaché et glisse vers le bas de la pente. L'état actuel du paysage laisse penser que de tels glissements de terrain sont aujourd'hui impossibles du fait de la couverture végétale. En outre, le matériel érodé, s'il en subsiste, n'atteint plus désormais le fond de vallée mais se heurte à la route qui serpente au pied du relief. L'étude diachronique permise par le tableau d'Isabey invite à penser que la baie a connu depuis un siècle d'importantes modifications en terme de dynamique sédimentaire. Il serait intéressant, dans la perspective d'une étude plus approfondie, de chercher à voir par carottage si la stratigraphie des sédiments estuariens confirme cette hypothèse.

342

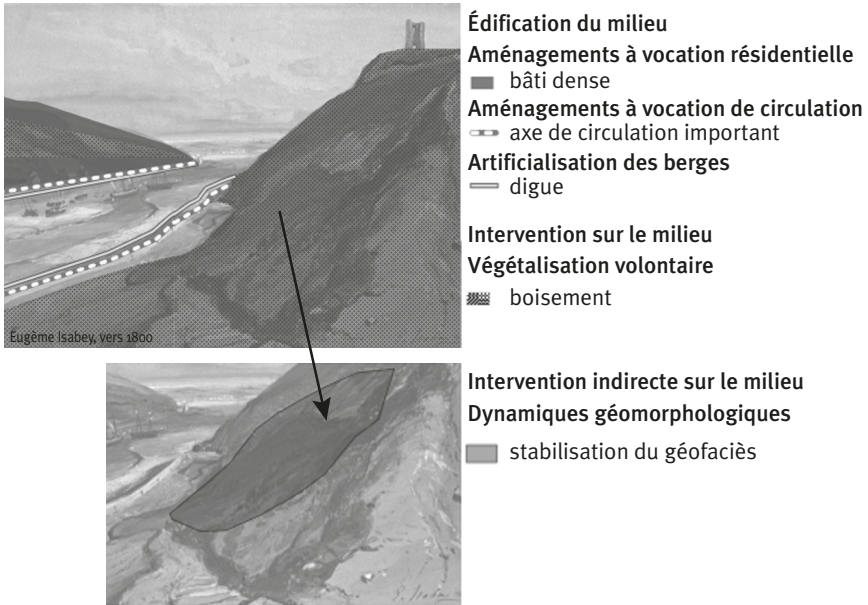


Fig. 7. Étude diachronique (1850-2013) d'une portion de littoral : la baie de Saint-Brieuc. La fauchée relativement étendue du support et la moyenne résolution spatiale associée offrent une information d'échelle moyenne. Le premier plan permet toutefois la mise en relief d'une information d'échelle plus fine.

22 Le géofaciès correspond au niveau d'échelle de description de l'espace géomorphologique supérieure au géotope.

L'intégration des jeux d'échelle est certainement l'une des problématiques les plus soulevées par les géographes étudiant les relations entre paysage et géomorphologie. À cet égard, Christian Giusti et Marc Calvet distinguent géosystème, géofaciès et géotope²³. Ces termes correspondent à la fois à des paysages visibles et à des unités morphologiques fonctionnelles, des bassins versants aux cônes de déjection. Ces termes mobilisent donc, d'une part, une échelle – la surface concernée – et, d'autre part, une mobilité – le comportement morphodynamique. Dans le corpus étudié ici, il n'est pas toujours simple de discerner cette mobilité car l'espace représenté ne correspond que rarement au système morphologique complet. En effet, les vues ne coïncident pas souvent avec des cellules sédimentaires complètes²⁴. Aussi est-il utile de moduler les trois échelles de Giusti et Calvet afin qu'elles deviennent pertinentes pour des vues horizontales sans unités morphologiques a priori. Trois échelles paysagères ont donc été définies : la plus fine – échelle A – correspond aux représentations ciblant un unique objet géomorphologique. Viennent ensuite – échelle B – les cadrages ajustés sur une portion – plus ou moins étendue – de littoral. Enfin, les panoramas côtiers – échelle C – correspondent aux vues très ouvertes (180°), épousant souvent des horizons lointains. L'échelle B domine largement les représentations du corpus.

Des tendances d'évolution du paysage se dessinent

Tout support et toute échelle paysagère confondus, la classification retenue pour appréhender les changements observés permet de révéler un certain nombre de tendances manifestes quant à l'évolution des paysages littoraux (fig. 8).

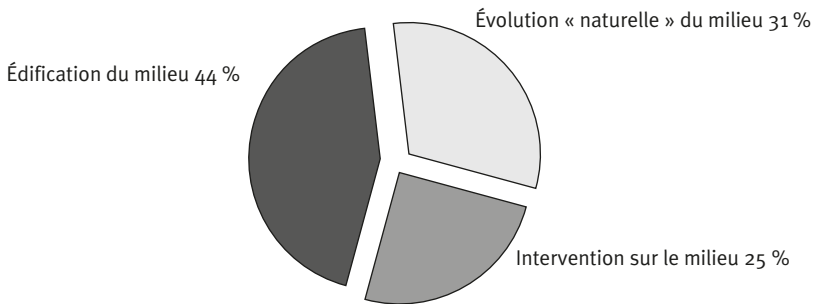


Fig. 8. Répartition générale des principaux changements constatés dans l'ensemble des analyses diachroniques (d'après une classification tenant compte du degré de naturalité).

²³ C. Giusti et M. Calvet, « L'inventaire des géomorphosites », art. cit., p. 131-133.

²⁴ Une cellule sédimentaire comprend l'ensemble des lieux qui permettent d'analyser les mouvements du sédiment : lieux sources d'où il est extrait par l'érosion, lieux de transits par où il chemine avec la dérive littorale, lieux « puits » où il s'accumule *in fine*.

D'une manière générale, les modifications observables sont majoritairement d'origine anthropique. En effet, environ 70 % des changements sont directement imputables à l'action de l'homme sur le milieu. Des évolutions naturelles intéressantes – érosion, modifications sédimentaires – ont été ponctuellement mises en avant mais il s'agit souvent de phénomènes très localisés, et qui concernent de petites étendues : portion de versant, fragment rocheux... À l'inverse, en plus d'être majoritaires, les changements dus à l'action humaine sur le milieu sont souvent spectaculaires. Autrement dit, les espaces visiblement les plus bouleversés sont ceux que l'homme a largement investis, les autres ne présentent souvent que des modifications à la marge. L'immutabilité du littoral révélée par comparaison diachronique d'une crique de la côte sauvage de Quiberon est une excellente illustration de ce constat : la falaise n'a pas bougé, la végétation n'a pas changé, l'estran ne présente aucune modification sédimentaire. Il en ressort clairement qu'en l'absence de modifications anthropiques, le milieu évolue peu (fig. 9).

344

Bien entendu, il s'agit d'une observation à nuancer en fonction de l'environnement considéré – type de côtes, exposition aux agents météorologiques... –, mais, globalement, aucune tendance frappante – montée du niveau marin ou recul du trait de côte, par exemple – ne semble, d'après nos observations, ostensiblement marquer l'évolution naturelle du littoral breton. Ce résultat semble cohérent puisque les côtes bretonnes sont pour l'essentiel constituées de « falaises rocheuses connues pour leur stabilité et leur résistance face aux forces érosives²⁵ ».

Pour chacune des trois grandes catégories retenues par la classification des changements – édification du milieu ; intervention sur le milieu ; évolution « naturelle » du milieu –, un regard plus fin sur les résultats permet de préciser la nature des modifications (fig. 10).

Concernant l'édification du milieu, les aménagements à vocation résidentielle, de circulation et les divers équipements relatifs à l'artificialisation des berges regroupent 80 % des modifications observables. Pour ce qui est de l'intervention de l'homme sur le milieu, la végétalisation volontaire – très majoritairement des actions de reboisement – concerne plus de la moitié des changements. Enfin, si les changements relatifs à l'évolution naturelle du milieu sont plus rares, une tendance à la revégétalisation dite « spontanée » du milieu – qui regroupe les diverses formes de reconquête du couvert primitif – surfaces enherbées, landes, friches arbustives... – mérite d'être soulignée. La naturalité de ces dynamiques biologiques, en partie influencée par les politiques de restauration écologique, est bien entendu discutable et l'imparfaite exclusivité entre les catégories, déjà évoquée plus haut, s'exprime ici clairement.

25 Jérôme Sawtschuk, *Restauration écologique des pelouses et des landes des falaises littorales atlantiques. Analyse des trajectoires successionales en environnement contraint*, thèse de doctorat de géographie, université de Bretagne occidentale, 2010.



Elodie La Villette, vers 1800



Edwige Motte, 2013

Fig. 9. Comparaison diachronique (1880-2013) de la Crique de Port-Bara.

sur la côte sauvage de Quiberon : le littoral semble immuable.

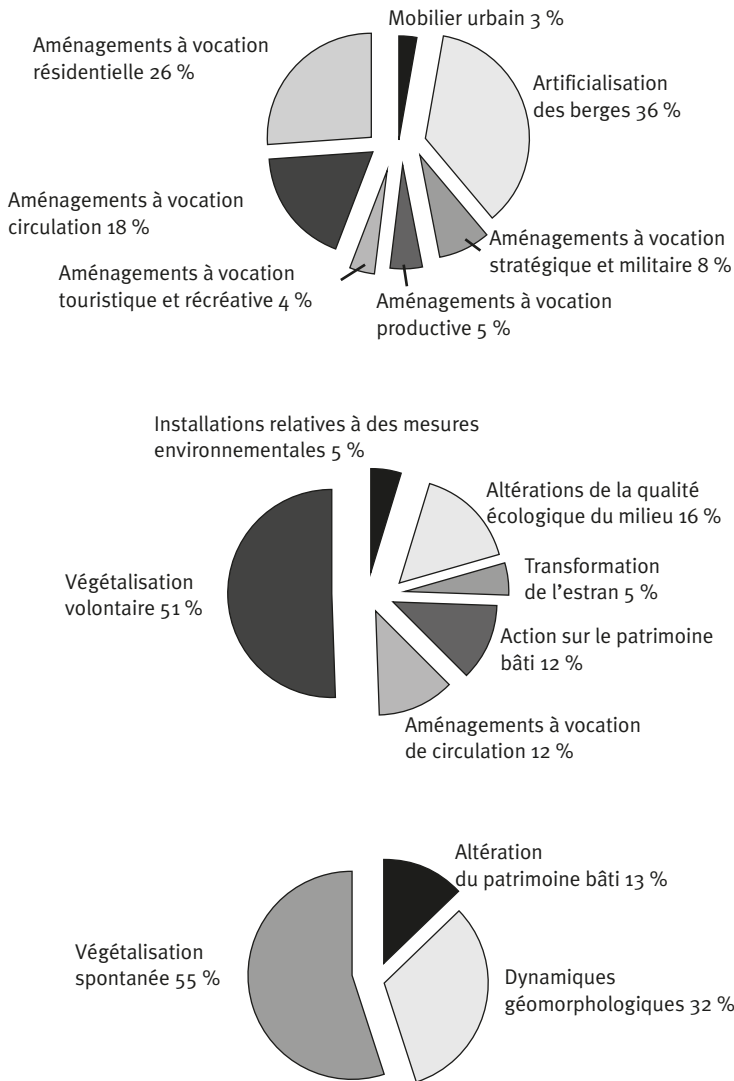


Fig. 10. Répartition affinée par catégorie des principaux changements constatés au regard de l'ensemble des analyses diachroniques.

L'adéquation de tous ces résultats avec les évolutions rapportées par la bibliographie spécifique est probante : l'augmentation des aménagements à vocation résidentielle et de circulation et l'artificialisation des berges qui les accompagne sont évidemment corrélées à la montée du « désir du rivage » mise en avant par le célèbre ouvrage d'Alain Corbin : la majorité de nos supports

a été réalisée au moment même de l'affirmation de cette nouvelle vogue du balnéaire – deuxième moitié du XIX^e siècle. Dans un ouvrage consacré aux enjeux et défis des paysages de Bretagne, Laurence Le Du-Blayo²⁶ consacre un paragraphe à la reconquête forestière contemporaine. Elle y souligne la faiblesse record des taux de reboisement au milieu du XIX^e siècle puis l'affirmation consécutive des politiques publiques d'incitation à la replantation depuis 150 ans. Enfin, deux phénomènes peuvent expliquer la revégétalisation spontanée du littoral : dans sa thèse sur la restauration écologique de la végétation des falaises, Jérôme Sawtschuk²⁷ souligne d'une part l'impact positif de la déprise agricole généralisée des années 1950 sur le regain des dynamiques biologique de la végétation, d'autre part le rôle des diverses actions environnementales visant à favoriser la recolonisation spontanée de la végétation naturelle.

Ce travail explore une approche originale de l'évolution du paysage en prenant pour support de référence des représentations picturales. L'objectif particulièrement visé, à savoir la mise en place d'une méthodologie adaptée aux sites bretons et aux traditions iconographiques qui les prennent pour sujets, a impliqué deux démarches complémentaires : la construction d'un regard interprétatif « rationalisé » de l'iconographie, d'une part, l'invention d'un système d'extraction et de transcription graphique de l'information révélée par l'étude diachroniques des supports picturaux, d'autre part.

L'application de ce « regard » et de cette méthode graphique de restitution à un corpus d'illustrations représentatif des divers types de côtes a permis de faire l'inventaire de nombreuses modifications dynamiques naturelles et anthropiques. La confrontation de ces modifications avec les connaissances issues de la bibliographie scientifique est positive et autorise à valider la démarche d'ensemble. Cependant, l'étude d'un corpus plus large semble indispensable pour réaliser des analyses plus localisées et éventuellement plus thématiques. De plus, l'influence de l'échelle des représentations – panorama ouvert ou plan resserré – sur la nature de l'information invite, dans des perspectives d'études plus ciblées, à envisager l'établissement de corpus aux prises de vue homogènes en terme de « fauchée » des représentations.

D'une manière plus générale, la mise en œuvre d'une méthode objective et pragmatique²⁸ de traitement d'une information originellement artistique, puis la validation des résultats auxquels elle donne lieu, justifie pleinement le

26 Laurence Le Du-Blayo, *Le Paysage en Bretagne. Enjeux et défis*, Palantines, Quimper, 2007.

27 J. Sawtschuk, *Restauration écologique...*, thèse citée.

28 Nelson Goodman, *Langages de l'art*, Paris, Pluriel, 2011.

recours aux représentations picturales en tant que source sérieuse d'information géographique. Cela interroge les relations entre les arts plastiques et la géographie physique²⁹ et, d'une façon plus générale, pose la question du statut de la source scientifique. Est-elle une simple construction disciplinaire ou a-t-elle une réalité par elle-même indépendamment des scientifiques qui l'étudient³⁰ et des données scientifiques ?

29 S. Kirk, « Art, Science, and Ecological Inquiry », art. cit ; Hélène Saule-Sorbé, « Arte y geografía en las representaciones modernas del paisaje. El caso de los Pirineos », *Estudios geográficos*, vol. 71, n° 269, 2010, p. 475-504 ; Claire Portal, *Reliefs et patrimoine géomorphologique, applications aux parcs naturels de la façade atlantique européenne*, thèse de doctorat de géographie, université de Nantes, 2010 ; *id.*, « Du socle au paysage : essai pour un nouveau regard sur les reliefs », *Projets de paysage*, <http://www.projetsdepaysage.fr>, 2012 ; Hervé Regnaud, Anne Volvey et Patricia Heulot, « Geomorphosites et collection du FRAC Bretagne : Comment les arts plastiques actuels peuvent-ils participer à la réflexion sur les sites littoraux remarquables ? », *Geocarrefour*, vol. 87, n° 3-4, 2012, p. 219-228 ; Hervé Regnaud, Patricia Heulot et Edwige Motte, « Art and Science are alike », art. cit.

30 Cette question est notamment abordée par Bastiaan Cornelis Van Frassen, *The Empirical Stance*, London, Yale University Press, 2002.

ENJEUX ET TECHNIQUES POUR LE RELEVÉ DES BATEAUX
CLASSÉS MONUMENTS HISTORIQUES :
ARCHIVES VIRTUELLES EN LIGNE (AVEL)

*Laurent Lescop, Clémence Gabilleau,
Christine Jablonski, Michel Cardin, Jean-Louis Dauga,
Didier Morel, Marie Morel, Vincent Guérin, Nicolas Lelong,
Julia Heiser, Valentin Grimaud*

ENJEUX

La Bretagne est la première région française pour le nombre des bateaux protégés au titre des monuments historiques : 27 bateaux classés y sont en effet rattachés, soit près du quart du total national. Parmi les derniers classements, signalons *Patron François Morin*, ancien canot de sauvetage d'Ouessant, *Danycan*, sloop bermudien de plan Cornu, *La Janine*, ancien caseyeur camaretois, *Minahouet II*, ancien pilote de Gironde, qui sont venus rejoindre, en 2010, les autres unités, bateaux de travail et de plaisance déjà protégés. Les propriétaires sont aussi bien privés que publics, et souvent gérés au quotidien par des associations.

La restauration de ces monuments historiques est placée sous le contrôle scientifique de l'État, au travers des missions données par la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) aux experts nationaux, et par l'action de la conservation régionale des monuments historiques. Un conservateur du patrimoine et un architecte des bâtiments de France sont en effet, entre autres missions, en charge de cet aspect particulier de notre patrimoine. Des subventions sont régulièrement accordées aux propriétaires qui doivent faire restaurer leur patrimoine : en 2010, ce sont 359 610 euros qui ont ainsi été accordés par l'État. Les collectivités – région Bretagne, départements – sont également très présentes dans ce domaine.

L'autre versant de l'aide de l'État se concentre sur l'aspect scientifique et technique avec la mise en place de dossiers de restauration après chaque intervention afin de constituer un véritable « dossier d'œuvre » pour chaque bateau, comportant plans, relevés des restaurations effectuées, description des travaux, photos, etc., qui servira à documenter le bateau pour les interventions

futures. Toutefois, on se heurte à plusieurs difficultés dont la non des moindres est le coût de ces opérations. Il faut en effet établir une démarche cohérente qui va de l'établissement d'une méthodologie qui permettrait d'acquérir les données lors d'un grand carénage par exemple, et de pouvoir les partager – avec le maître d'œuvre, les experts mandatés par le Ministère de la Culture, le propriétaire, le public etc. –, jusqu'à l'établissement d'un protocole de conservation afin qu'un véritable suivi sanitaire puisse être établi au fil des années.

LE PROJET

350 En 2012, le ministère de la Culture et de la Communication lance un appel d'offre pour la création de « Services numériques culturels innovants » pour lequel le laboratoire GERSA de l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes (ENSA Nantes), est retenu. Les chercheurs de cette équipe ont, en effet, développé des outils méthodologiques reconnus concernant les relevés patrimoniaux et leur mise en forme. Il a été proposé de constituer une base de données pour les concepteurs et les propriétaires de bateaux classés comme monuments historiques, afin de préserver le patrimoine, d'enrichir les connaissances et d'offrir un accès public aux informations, tout cela en temps réel. Cela suppose de faire avancer en parallèle deux axes majeurs. Le premier axe concerne la modélisation numérique des bateaux. Le modèle doit être parfaitement fidèle à l'état existant puisqu'il sert non seulement à décrire le bateau mais également à surveiller son état sanitaire. C'est en quelque sorte, une photographie 3D qui servira de référence pour les actions à venir. Parallèlement, le deuxième axe constitue un fonds d'archives contenant l'inventaire des techniques et des méthodes de construction des bateaux classés monuments historiques. Le classement au patrimoine est également un moyen de reconnaître et de transmettre le savoir-faire des professions maritimes, en particulier pour la construction de bateaux.

Le patrimoine maritime a ceci de particulier qu'il ne peut être classé monument historique que s'il navigue, ce qui implique le risque de perdre des pièces patrimoniales confrontées aux aléas de la navigation, soit par usure des éléments constitutifs, soit accidentellement par naufrage ou échouage. Les conservateurs sont donc soumis au risque de perdre les navires au cours d'un de leur périple, à la problématique de la conservation des bateaux, à leur restauration – jusqu'où restaurer sans dénaturer ? – et à la difficulté de présenter ces trésors au public, du fait du déplacement permanent de la collection. On constate, en effet, qu'un suivi trop partiel des flottes amène à déclencher trop tardivement les opérations de réparations, les rendant soit trop onéreuses, soit inutiles, le navire trop abîmé étant irréparable.

Conservés, restaurés, reconstruits, les bateaux du patrimoine ne sont pas systématiquement relevés. S'ils le sont, c'est généralement sous une forme qui ne décrit que l'aspect général de l'unité. Si l'objet est représenté, le processus est généralement ignoré. Or, il y a schématiquement, deux grandes familles de conception-construction très différentes : les bateaux de conception savante et industrielle et les bateaux de conception artisanale ou populaire. Les premiers sont définis par une liasse de plans, selon des codes de représentation permettant de connaître la forme. Toutefois, les procédés de construction, s'ils sont éventuellement renseignés, peuvent être soumis à modifications lors de la phase chantier. Les seconds ne possèdent que très peu d'éléments transmissibles à part la réalisation elle-même. Il y a donc des bateaux, pièces uniques, auxquels n'est attaché aucun document descriptif, tandis que d'autres possèdent des éléments d'archives pouvant néanmoins diverger des objets construits. La méthode porte donc bien sur l'observation, l'enregistrement et la restitution des caractéristiques de construction qui peuvent distinguer et caractériser les différents chantiers.

Pour ce projet, cinq bateaux ont été choisis : *France 1*, *Janine*, *Fleur De Mai*, *Papa Poydenot* et *Patron François Morin*. Cinq bateaux de différents types et différents âges : pour le premier, il s'agit d'un bateau de compétition, les deux suivants sont des unités de travail, les deux derniers des bateaux de sauvetage. Chacun a donc des particularités techniques et un mode de fonctionnement précis.

MÉTHODOLOGIE

Dans un premier temps, il s'agit d'enregistrer les navires. Plusieurs techniques sont disponibles parmi lesquelles a été retenu le scan laser. Il s'agit, avec le scan, d'enregistrer avec précision la forme de navires dont la géométrie peut avoir été fortement éprouvée avec le temps, de réaliser par là même un « instantané » de l'état du navire qui pourra servir par la suite de point de référence pour évaluer les dégradations et lancer les opérations de restauration. Une première difficulté surgit ici : pour être enregistré, le bateau doit être disponible, hors de l'eau, si possible désencombré.

Le premier traitement consiste à dresser un plan technique. Toutefois, contrairement aux usages en cours, il ne s'agit pas seulement d'un plan destiné à l'impression, mais d'une modélisation informant de l'ensemble des parties du bateau. La géométrie est reliée à une base de données ouvrant à des informations telles que le nom et la nature des pièces, leur position dans la structure, leur degré d'usure, leur origine. Cette base permet au gestionnaire d'avoir un carnet de bord interactif. Le second traitement est une extension du précédent : la base accompagne une modélisation simplifiée, ouverte au public,

autorisant l'exploration interactive des éléments du navire, soit virtuellement et interactivement avec un ordinateur, soit sur place, en « réalité augmentée ». Il faut imaginer pour cela que le curieux pourra, en regardant sa tablette ou son smartphone, voir simultanément le paysage qui s'ouvre devant lui et l'image du bateau en incrustation réaliste. Il ne restera plus qu'à effleurer l'écran pour avoir nombre d'informations comme la nature du bateau, son âge, les nomenclatures techniques – à vrai dire tout ce qui aura alimenté la base de données. L'idée générique du projet est d'éviter de multiplier les procédures dans la chaîne allant de la gestion du patrimoine à la communication au grand public. Une même base permet de cataloguer et de suivre les navires, puis d'offrir au public une source riche et vivante de renseignements.

Le projet cherche donc moins à faire un archivage de formes qu'un inventaire de techniques et modes de constructions. Le patrimoine s'exprime ici dans la reconnaissance et la transmission des métiers de la mer, et plus particulièrement de la construction des bateaux.

352

LE RELEVÉ

Relever, c'est observer, décrire et hiérarchiser. Si la méthodologie laser ne permet pas de le faire directement, le post-traitement de l'information permet d'effectuer ces différentes démarches pour retrouver les formes, les plans de pont, les superstructures, le gréement, les voilures et l'accastillage, les aménagements et les équipements, la répartition des pièces – charpente, partage de bordé –, les ferrures et chevillages et, enfin, les couleurs et les ornements. Chaque élément entre dans une base référentielle, la géométrie est liée à un descriptif sémantique, autrement dit chaque pièce visible porte le nom qu'elle a dans la réalité auquel on ajoute un descriptif, mais également des photographies et bien entendu un repérage spatial, indiquant où elle se trouve. Nous avons donc un document alliant la géométrie du bateau à sa description. Par exemple, une pièce d'accastillage sera indiquée comme ayant été remplacée, l'utilisateur pourra voir la photographie de la pièce, de l'ancienne pièce, de la réparation et des personnes étant intervenues.

La société Morel Mapping Workshop (MMW) a réalisé le relevé laser avec une résolution supra millimétrique des bateaux à l'aide de scanners 3D de marque Leica de type temps de vol avec les modèles Scantation2 et C10 et de type différence de phase avec le modèle 6200. Sans entrer dans les détails techniques, il faut savoir que la coque d'un bateau est particulièrement difficile à relever : lisse, brillante et souvent noire, la surface peut être tout ce que les appareils n'aiment pas. Des artifices sont alors employés comme la pose de repères ou la matification des surfaces. Le logiciel utilisé pour l'enregistrement et l'assemblage

des données est Cyclone avec les modules Scan pour le pilotage des capteurs, le module Register pour l'assemblage du nuage de points et l'orientation suivant les conventions de représentation de l'architecture navale. Ainsi, chaque nuage de points inscrit dans un système de coordonnées de références est la matrice géométrique, véritable archive numérique des formes des bateaux. Les fichiers natifs Cyclone sont traités sur site, soit dans la machine qui pilote le capteur pour le modèle C10, soit à partir d'un ordinateur portable puissant. La chaîne de traitement se poursuit au bureau à l'aide d'une machine sédentaire dédiée au traitement graphique. Dans tous les cas, il faut une bonne puissance de calcul pour réaliser les opérations dans des délais acceptables.

Le mode opératoire consiste à numériser les carènes, les ponts et les volumes intérieurs ce qui implique la mise en station du scanner depuis des angles de vues distincts mais avec la contrainte d'une co-visibilité. L'objectif est de tendre vers l'exhaustivité de la numérisation des éléments constructifs et des accastillages. L'ensemble de la numérisation pour *France 1*, par exemple, représente 111 millions de points. Les données sont exportées aux formats PTS et PTY pour un volume de données de 3,2 Go, ce qui représente environ 41 fois le volume de données de ce texte avec toutes ses images, ou 16 000 fois si l'on ne garde que le texte ! La visualisation des nuages de points, consolidés et orientés, est assurée avec un logiciel gratuit Mesh Lab.

En complément des mesures du scanner 3D, un reportage photographique de type panoramique a été réalisé à l'aide d'un capteur reflex Canon EOS 350D doté d'un objectif à grand angle que l'on appelle fish-eye. D'une focale de 15 millimètres, monté sur une tête panoramique Nodal Ninja, l'objectif capture une très large portion d'espace. Ce dispositif permet l'enregistrement autour du point focal par une rotation de 360° sur un plan horizontal complétée par un cliché orienté vers le zénith et un autre vers le nadir. Trente-neuf clichés sont nécessaires et sont ensuite fusionnés dans un logiciel d'assemblage d'images pour dresser une image développée du panorama. L'avantage du panorama, qui se fait aussi maintenant avec un simple smartphone, est de s'assurer, une fois rentré, qu'aucun détail n'a été oublié. Cette technique capture tout et remet tout dans son contexte.

Réaliser une maquette 3D à partir d'un nuage de points nécessite dans un premier temps d'identifier les éléments constituant l'objet. Dans le cas des bateaux il faut prendre connaissance, en parallèle, des plans et des techniques de tracé des bateaux – données théoriques – et s'appuyer sur des photos et le nuage de points – données réelles – pour déchiffrer les informations du scan. Commence alors une phase d'interprétation où, à la lumière des informations collectées, on est en mesure de lire les formes de chaque entité du bateau et de comprendre l'agencement des pièces les unes par rapport aux autres.

Après cette étape vient celle de la reconstruction où chaque élément est retracé en respectant le plus possible à la fois les principes de construction des bateaux et la réalité d'un édifice qui a subi des déformations et/ou modifications au cours du temps laissant des empreintes dans le nuage de points.

FRANCE 1

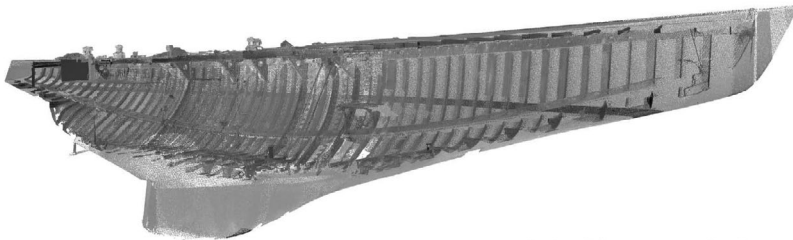
354 Le *France* qui est également appelé *France 1* après la construction de deux autres bateaux pour les défis de la coupe de l'America, successivement nommés *France 2* et *France 3*, est un voilier de 12 m JI – jauge internationale –, dessiné par l'architecte français André Mauric et construit par le chantier naval suisse « Egger ». Pour répondre à la réglementation de la Coupe de l'Amérique, il a été entièrement réalisé en France, à Pontarlier (Doubs). Le *France* embarque un équipage de 11 hommes ; ses caractéristiques sont : longueur : 19,08 m ; maître-bau : 3,85 m ; tirant d'eau : 2,77 m ; voilure : 176 m² au près ; spinnakers de 200 à 260 m² ; gréement : Sloop Marconi ; déplacement : 27,450 t. Le Baron Marcel Bich finance le projet et le navigateur Dominique Guillet coordonne les travaux en son nom. *France* défend les chances tricolores pour la première participation française à la Coupe de l'America de 1970, puis en 1974 et en 1977.

En 1984, le voilier est transféré à la Marine et confié à l'École navale pour la formation de ses étudiants. Pendant dix ans, le *France*, symbole de la participation à la Coupe de l'America, navigue dans le port de Brest et se voit classé monument historique en 1992 pour sa construction et sa qualité exceptionnelles. L'expertise opérée avant la restauration du voilier prouve la bonne condition de sa coque – en trois plis d'acajou. Le bateau est restauré en 2012 par l'association France 1 et la famille Bich, sous le contrôle scientifique et technique de la DRAC de Bretagne, et avec sa participation financière. Le Conseil général du Morbihan, le Conseil régional, et la Fondation du patrimoine participent également financièrement à l'aventure. Au Salon nautique de Paris en 2012, le *France 1* fait fortement impression.

Le scan-laser 3D opéré par la société MMW a enregistré le bateau avec un Leica Scan Station, appareil très rapide. La capture est réalisée sous différents points de vue, en tournant autour du bateau, puis à l'intérieur. Cela produit plusieurs fichiers qui sont ensuite assemblés. Les informations obtenues se présentent sous la forme de ce qu'on l'on appelle un « nuage de points ». Il faut imaginer que le rayon du laser est tiré vers l'objet à enregistrer : dès qu'il rencontre une surface, il enregistre les coordonnées x, y, z du point, puis se déplace d'un millimètre et recommence, et ainsi de suite. À la fin de l'enregistrement, on obtient un ensemble de points dont la densité évoque les nuages. Ces points sont compilés dans un fichier au format d'échange PTS.



Il n'existe donc pas à ce stade de reconnaissance de surface et encore moins d'objets. Il est même difficile de distinguer l'intérieur de l'extérieur, d'autant que plus on zoome sur un détail, plus celui-ci devient évanescent ! En effet, l'impression de voir l'objet à l'écran est donnée par la densité des points. Plus on s'approche, moins grande est cette densité. C'est ce qui rend le travail si complexe. Les différents nuages correspondant aux différentes positions des stations sont ensuite assemblés. Le logiciel, ici Cyclone, repère les informations communes aux différents nuages, les fusionne pour finalement obtenir un seul et même ensemble. C'est ce nuage global qui servira pour la suite du travail.



Nuage de points FRANCE

SEMAINE DU GOLFE
DU 8 AU 12 MAI 2013
VANNES



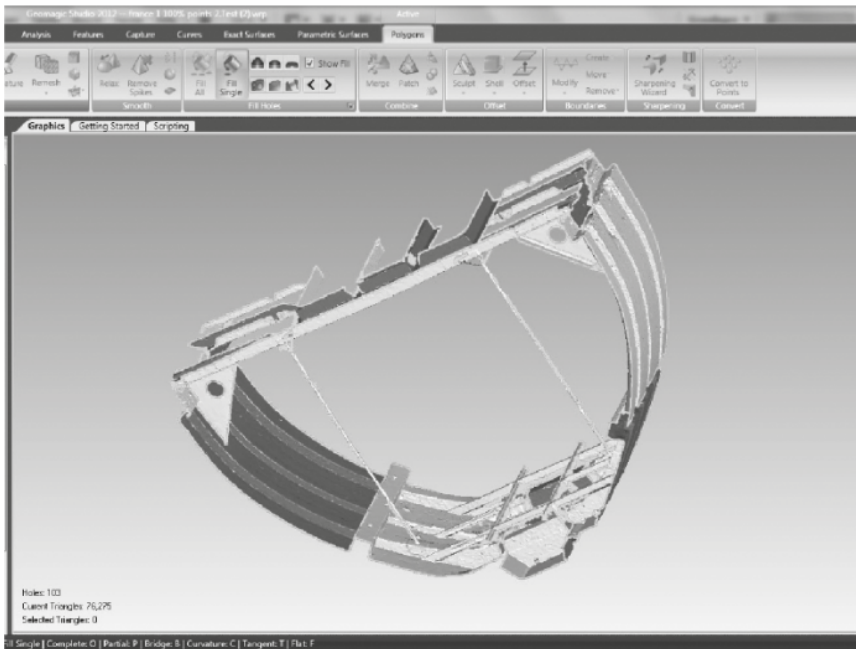
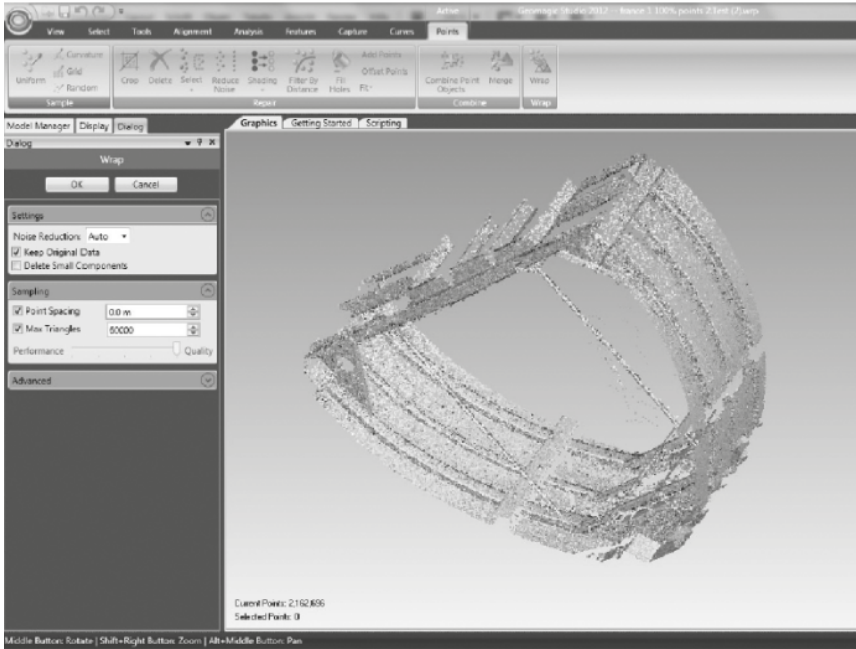
→ nantes
enssa
— architecte



mgdesign

Si l'on affiche le nuage à 10 % de densité, le volume apparaît transparent, laissant voir la structure intérieure tout autant que les surfaces extérieures. Le relevé pourrait être réalisé de façon traditionnelle au cordeau. Toutefois, il ne s'agit pas seulement ici de relever la forme générale du bateau mais bien de repérer les dissymétries, les torsions et les vrilles qu'a pu subir la structure. Cette photographie exacte sert tout autant pour la mesure et le diagnostic. Le nuage

356



de points est importé dans un logiciel qui convertit l'ensemble des données brutes en une collection de géométries correspondant à la réalité de la structure.

Pour plus de commodités, le nuage est découpé en petites unités permettant de mieux approcher les entités structurelles du bateau. Le nuage de points est alors transformé en maillage, cela signifie que trois points vont décrire une petite surface plane. L'opération est répétée pour les millions de points composant la base créant ainsi une surface continue brute.

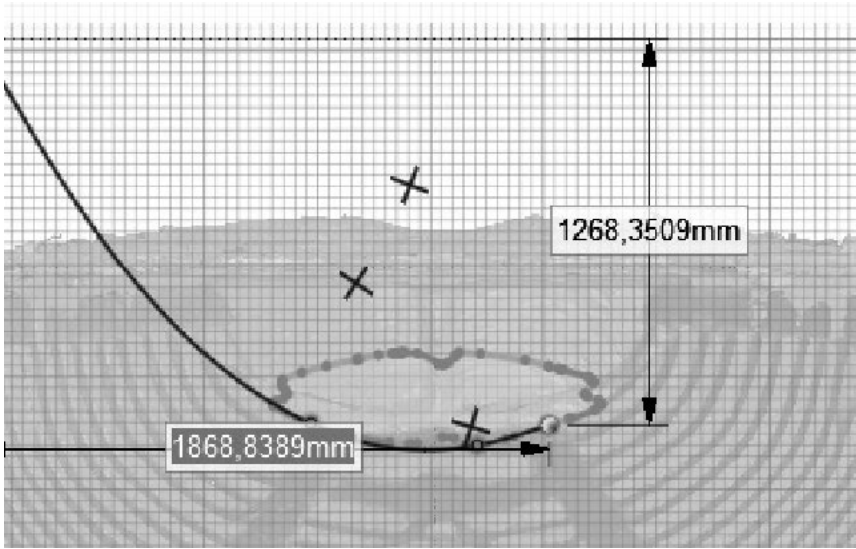
Cette première étape contient de nombreux défis techniques. Le premier est de bien « doser » le nombre de points à récolter. Les capteurs actuels permettent d'enregistrer beaucoup de détails, mais cela implique beaucoup de données à traiter. Il arrive que cela excède largement les capacités d'exploitation par la suite, tant du point de vue de la puissance des machines que de la faculté humaine à discriminer l'information. Le deuxième défi est de pouvoir couvrir l'ensemble des surfaces. Or, selon la localisation du bateau, l'encombrement des abords et bien entendu la forme même du sujet, des parties entières peuvent échapper à la scannérisation. Il n'y a pas de situation idéale, ni d'objet idéal ; seule l'expérience permet d'anticiper les problèmes et de prédire les bonnes solutions.

Le troisième défi concerne l'état même du sujet à enregistrer. Pour le *France*, le travail a été facilité par le parfait état d'entretien du bateau ; dans les autres cas étudiés, nous avons trouvé les ponts et les soutes terriblement encombrés d'objets et parfois même de débris. Autant de détails que le scan enregistre, qu'il faut ensuite « nettoyer » virtuellement à la main, et qui masquent d'autres informations importantes. La parfaite condition du *France* a toutefois révélé une nouvelle difficulté : le bateau a été rénové entre deux opérations d'enregistrement, rendant deux jeux de données un peu incohérent.

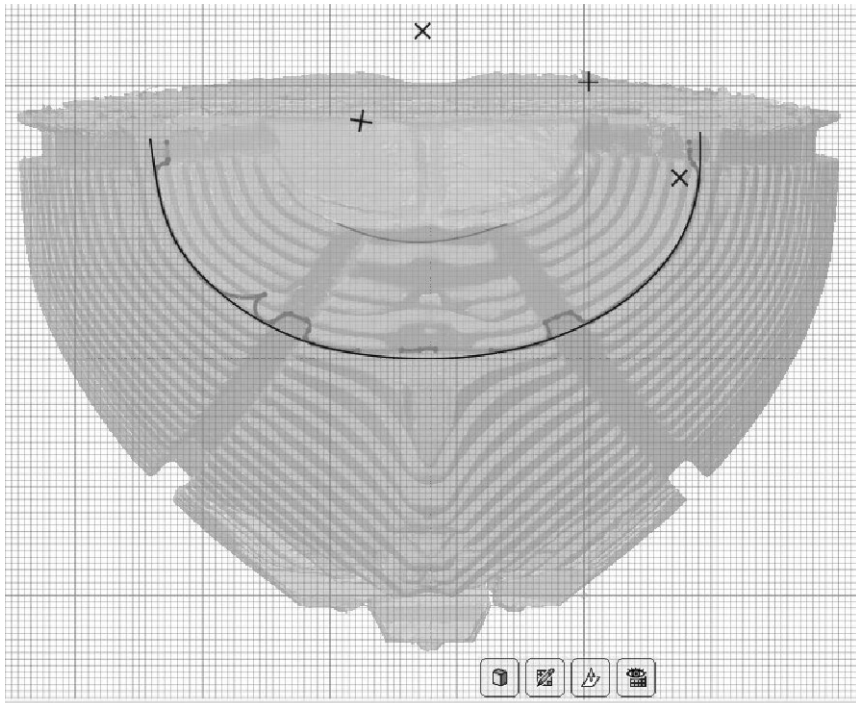
LA SOLUTION SPACECLAIM 2012 +

L'obtention d'un volume ne permet pas de décrire le bateau. Les éléments d'accastillage trop petits ne sont que partiellement rendus, les points inaccessibles au scanner sont eux totalement absents. Plus encore, il faut pouvoir retrouver les courbes qui ont généré les surfaces des coques, les volumes des objets mécaniques, les sections des pièces d'assemblage, tout en gardant bien entendu à l'esprit qu'il ne s'agit pas de reconstruire un modèle idéal mais bien de restituer l'état existant du navire avec toutes les déformations que cela suppose.

Le logiciel SpaceClaim a été choisi pour sa relative facilité d'apprentissage et sa parfaite interface avec Geomagic utilisé pour constituer le maillage. L'approche a été ici de constituer des plans de sections donnant un bon contrôle sur les déformations de la coque, tant en symétrie qu'en vrille.

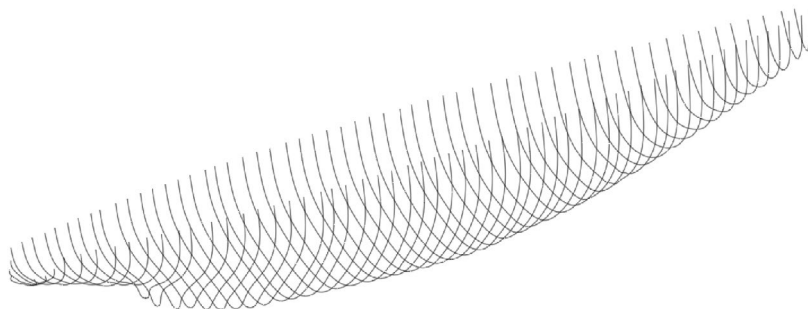


358



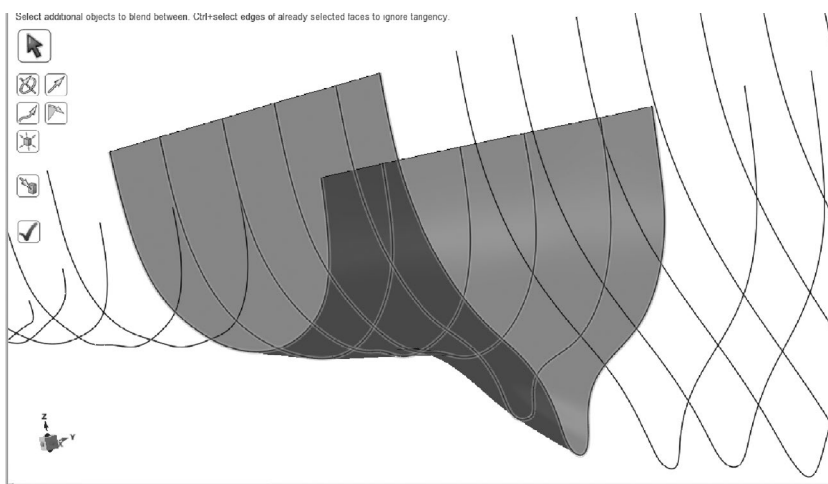
Des courbes apparaissent automatiquement lorsque le plan et la coque se rencontrent : c'est le logiciel qui les produit. Toutefois, le traitement automatique ne donne jamais entière satisfaction. De petites erreurs se glissent qui pénaliseront la suite du travail. Chaque étape doit anticiper les suivantes, et ce jusqu'au bout de la chaîne. Il faut donc retracer ces courbes – sections – sans corriger les distorsions qui peuvent être des indices de l'état du bateau.

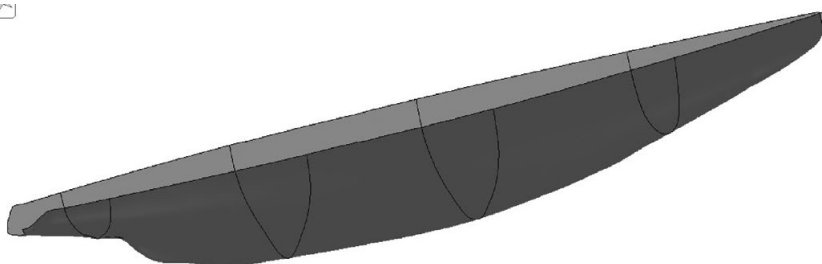
Les plans de section en intersection avec le volume 3D donnent les profils précis. De place en place peuvent se trouver des données lacunaires, mais elles se déduisent facilement des éléments se trouvant autour. Le logiciel fixe le plan de dessin évitant ainsi, même si l'on est en 3D, d'accrocher sur des éléments appartenant à un autre plan de section.



359

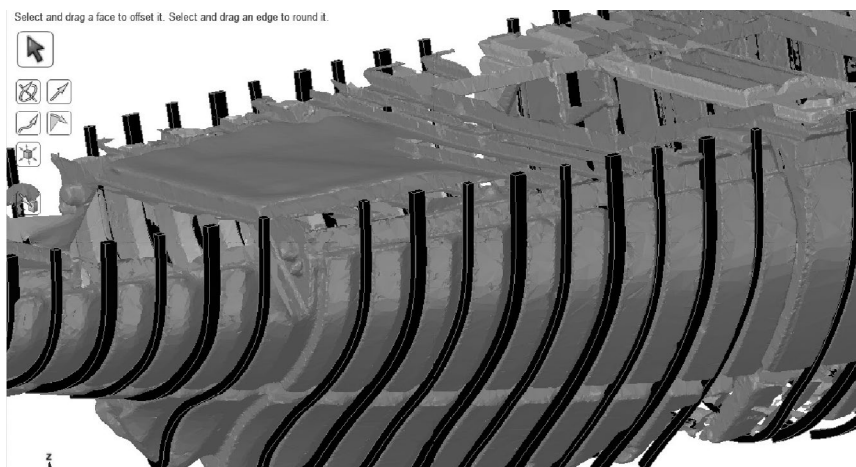
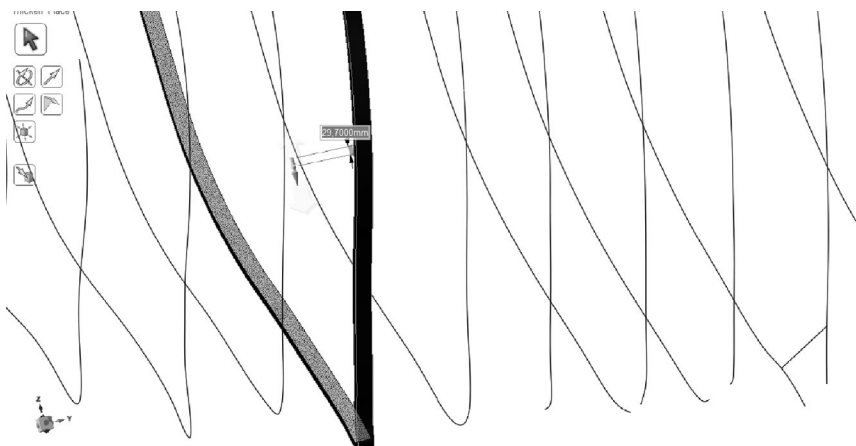
Quand la totalité des sections transversales de la coque est retracée, il est possible de créer des surfaces. Le logiciel déduit alors les surfaces à partir de ce squelette. On pourra trouver une très légère dérive entre les points du scanner et les surfaces déduites des courbes, mais cette dérive n'excède jamais le millimètre, de plus, les points issus du scan ne sont pas toujours réguliers, un éclat de peinture, de lumière, une poussière peuvent très légèrement « brouter » l'enregistrement, c'est-à-dire donner une impression de granulosité à une surface lisse.





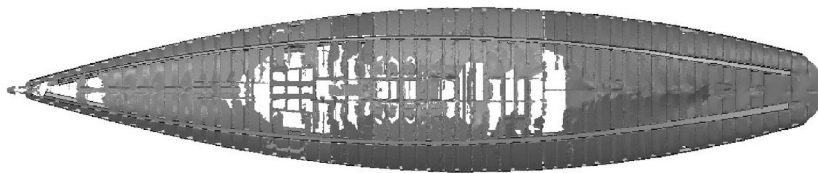
Le processus est le même pour recréer les membrures à l'intérieur de la coque.

360

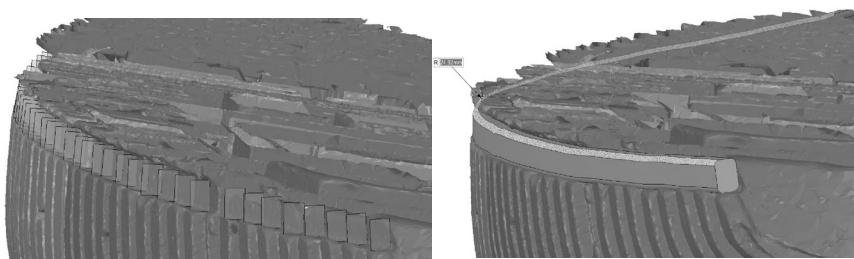


Plus difficile a été de résoudre le cas particulier des quatre poutres de la charpente longitudinale et de la quille – serres bauquières et de bouchain. Après plusieurs essais sur d'autres logiciels de modélisation 3D, ces éléments ont été recréés dans Spaceclaim en utilisant des plans d'intersection comme

précédemment. Puis, à l'emplacement de la poutre des rectangles de dimensions semblables à celles de la poutre sont dessinés.

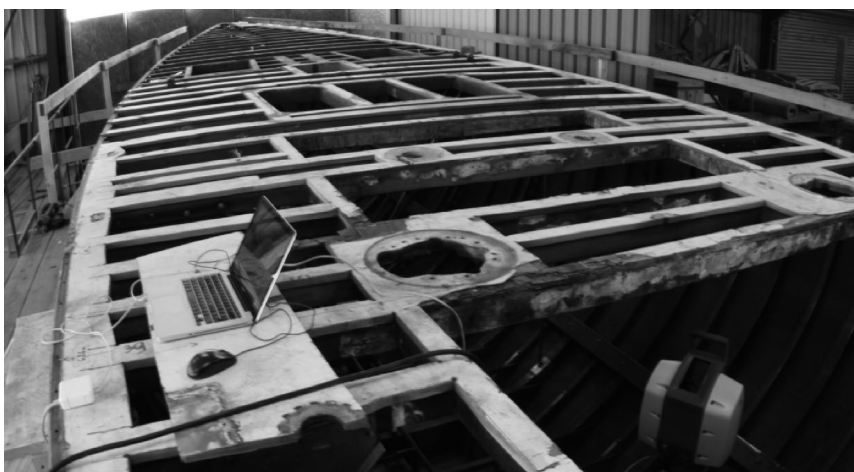


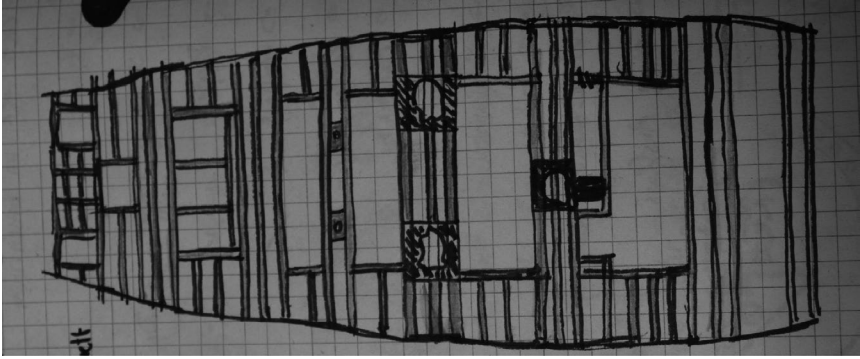
Dans l'interface 3D, les rectangles sont connectés pour recréer grossièrement la forme de la poutre, puis en appliquant ce même outil sur les arêtes, la forme est ajustée au profil de la poutre. Cette forme est aussi complexe à réaliser en 3D qu'elle ne l'est dans le réel.



361

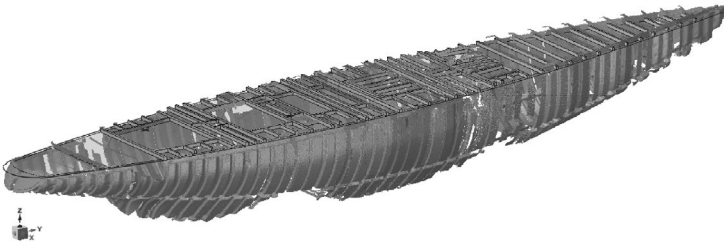
La modélisation de la partie supérieure : la charpente du pont – barrots et élongis – a été faite d'après le nuage de points, des croquis pris sur place et un ensemble de photographies de détails.



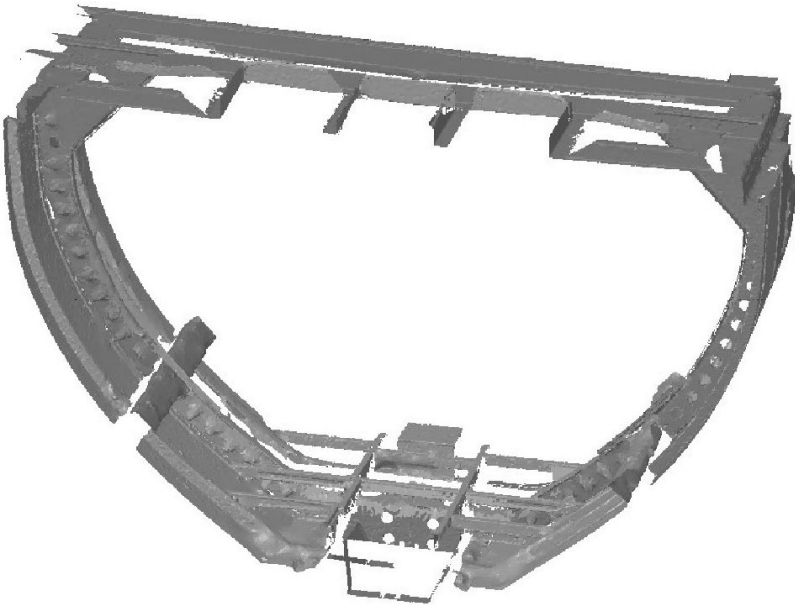


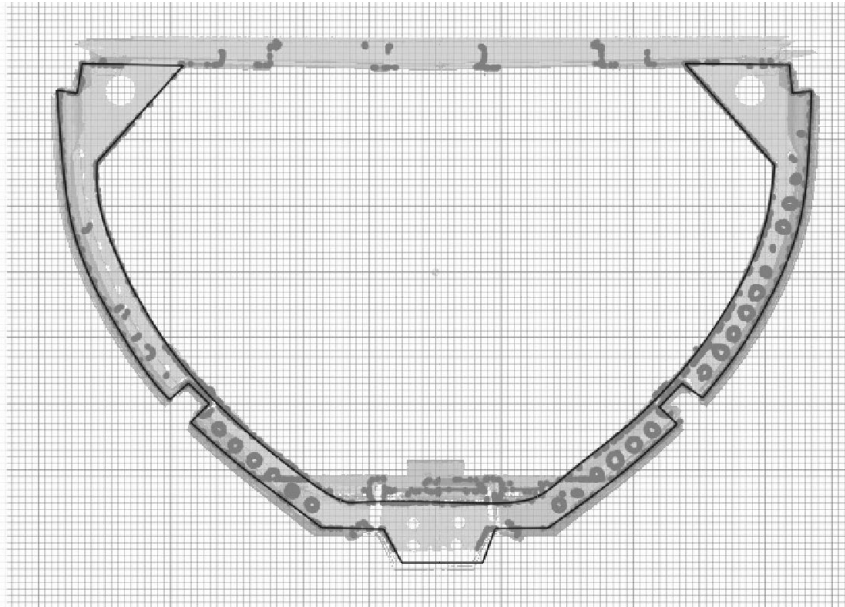
Il faut bien noter qu'il s'agit d'une projection puisque le pont n'est pas strictement horizontal, l'horizontalité étant définie par la ligne d'eau.

362

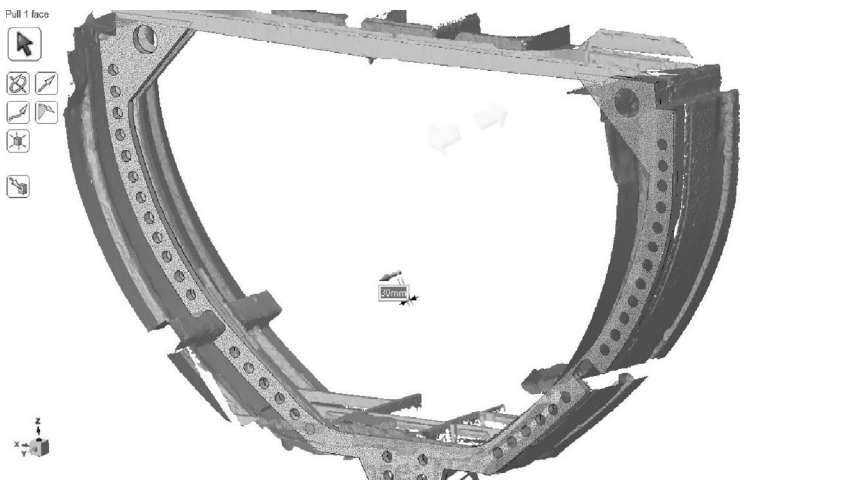


La modélisation de la charpente métallique – porques – demande un plus important travail de réinterprétation du nuage de points.





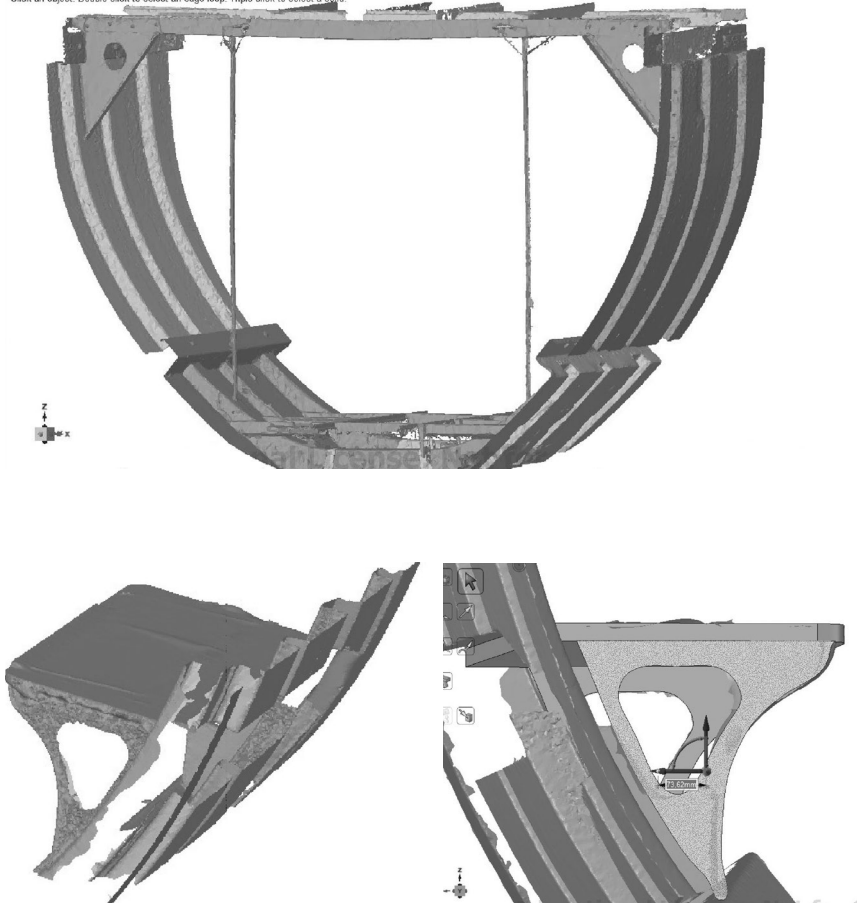
Il vaut mieux, dans ce cas, utiliser une petite partie du maillage pour des commodités de travail. Dans l'interface 2D, on redessine les contours qui correspondent aux plans d'intersection. Il faut procéder de même pour les lignes intérieures qui formeront les trous de la charpente. Les lignes décrivant une forme doivent être parfaitement jointes pour que se forme une surface plane. Cette surface est ensuite « tirée » perpendiculairement pour lui donner son épaisseur. En mode 3D, cette opération se nomme *extrusion* ; l'épaisseur désirée est alors obtenue. Le volume est créé, il faut ensuite le reproduire pour les trois autres éléments de charpente.



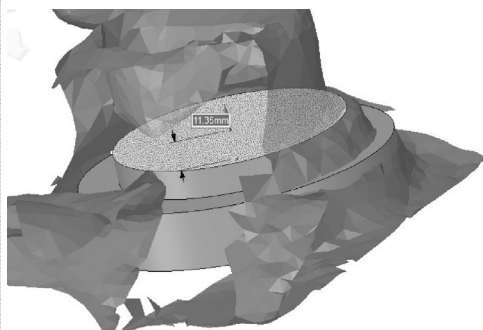
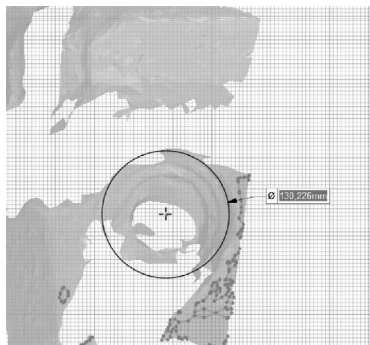
La modélisation de deux épontilles métalliques et de la planche relève globalement de techniques semblables. Pour les épontilles, il est possible de s'appuyer sur des primitives cylindriques pour poser les premières bases, puis la pièce très précisément. Les primitives cylindriques, mais aussi cubiques ou sphériques, sont des géométries élémentaires que le logiciel cherche à reconnaître. Quand le nuage de points semble être organisé pour décrire l'une de ces primitives, le logiciel propose de la construire directement. Il est toutefois nécessaire de voir réellement la pièce, de pouvoir la mesurer et la comprendre, le nuage seul ne permettant pas de distinguer les points d'attaches et de jonctions. Pour la planche, le volume est plus lisible, le dessin plus rapide.

Click an object. Double click to select an edge loop. Triple click to select a solid.

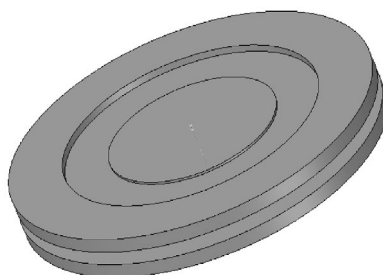
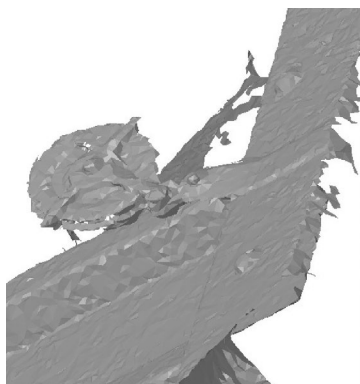
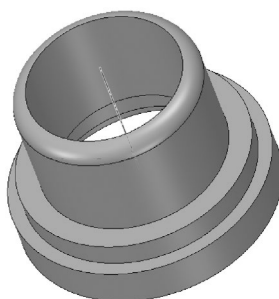
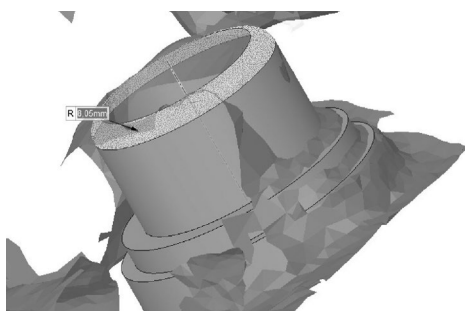
364

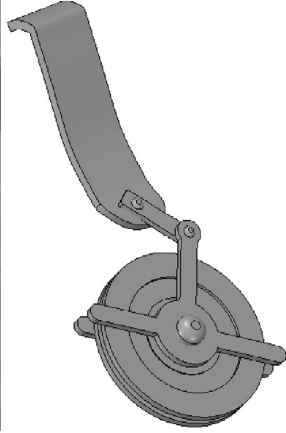
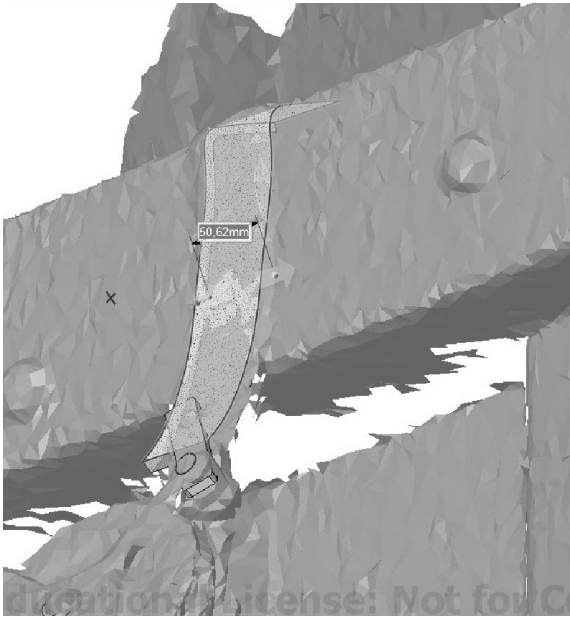


Une fois ces pièces majeures dessinées et placées, les autres détails suivent. Certains se trouvent à l'identique en plusieurs positions ; ils ne sont modélisés qu'une seule fois puis placés aux bons emplacements. Dans les visuels qui suivent, on remarque qu'il faut bien comprendre et bien repérer chaque objet pour le restituer convenablement.



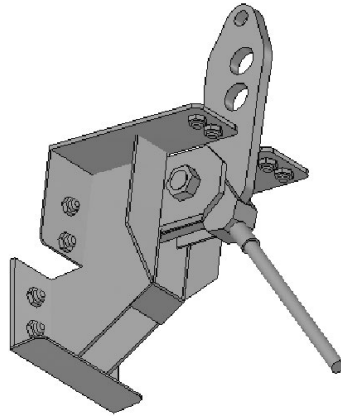
365





Il y a un certain plaisir à extraire les pièces mécaniques du nuage de points : c'est comme nettoyer d'une gangue de vase après une immersion trop prolongée. Les objets se révèlent dans leur perfection, reflétant l'art des concepteurs et des constructeurs. Redessiner la connexion de la tête des tirants métalliques sur les cadènes de haubans au milieu du bateau est plus complexe du fait de la qualité du maillage.

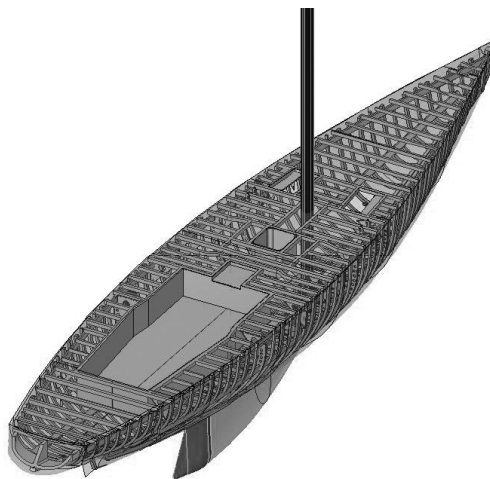




L'ensemble des éléments se trouve assemblé dans un modèle unique. Chaque pièce, qu'elle soit structurelle, d'assemblage ou d'accastillage, est liée à une description sémantique qui accompagne le modèle 3D. Comme cela a été évoqué plus haut, si l'on clique sur un objet 3D, l'on obtient son nom, son volume, le matériau qui le constitue et tout sujet susceptible d'être renseigné. Cela permet pour le gestionnaire de posséder une base de données et de gestion 3D et ouvre au principe de gérance virtuelle.

367

Ce principe de modèle virtuel 3D lié à une base de données est assez courant en industrie et en architecture ; il a même tendance à se généraliser. Dès le début du projet, il était établi que la géométrie devait être liée à une base sémantique, à la fois pour faire la démonstration de l'utilité de cette option pour la conservation et la protection, mais également pour la présentation au public, en offrant un modèle interactif que l'utilisateur peut interroger et explorer.



Papa Poydenot

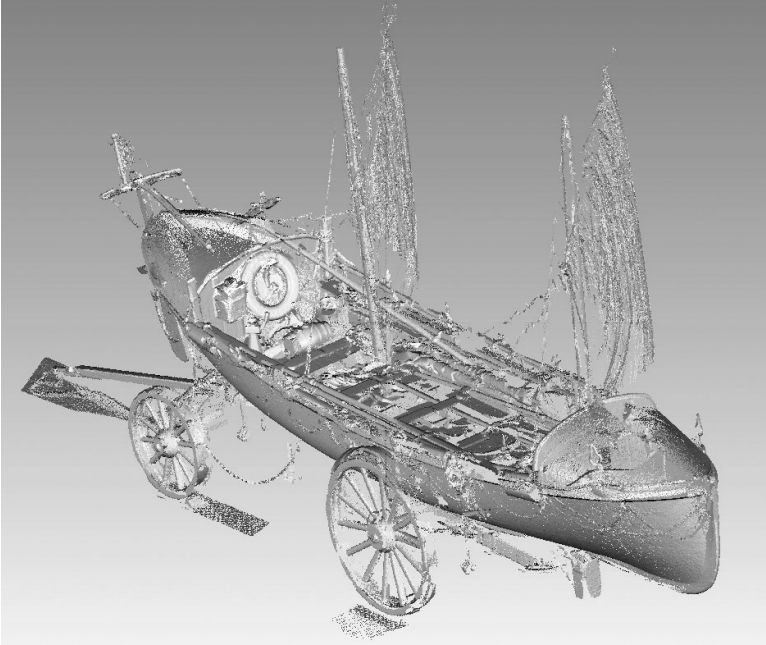
La réalisation de la maquette informatique en trois dimensions de *Papa Poydenot* s'est révélée bien plus complexe. C'est un bateau de 10,10 m de longueur, maître-bau (c'est la plus grande largeur) : 2,27 m, tirant d'eau : 0,50 m, déplacement : 3,5 t. L'architecte est Auguste Normand ; le chantier, Auguste Normand (Le Havre) ; l'armateur, l'Association Papa Poydenot ; le port d'attache, Ouessant.

368



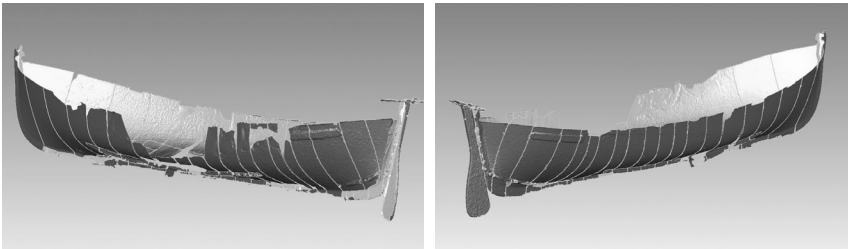
Le *Papa Poydenot* est un canot de sauvetage insubmersible à voile et à avirons construit en 1900 grâce au financement de Mme Poydenot. Ce bateau participe à l'Exposition universelle de Paris. En 1901 il rejoint la station de sauvetage de Saint-Pierre à Penmarc'h et devient propriété de la Société centrale de sauvetage des naufragés (SCSN). En juin 1913, le *Papa Poydenot* est remplacé par le *Léon Dufour*, il quitte alors Penmarc'h pour la station d'Étel dans le Morbihan jusqu'en 1939. La restauration du canot de sauvetage débute en 1990 aux chantiers Pichavant à Pont-l'Abbé par l'Association Papa Poydenot, il est classé en novembre 1992. Aujourd'hui, le *Papa Poydenot* est visible aux pieds du phare d'Eckmühl à Saint-Pierre-Penmarc'h.

Si la procédure de scannérisation laser est assez proche de celle du *France*, la suite des opérations ne l'est pas tout à fait. Plusieurs raisons à cela : la nature du sujet, le fait qu'il soit sur un chariot, l'encombrement du pont, mais aussi, l'expérience accumulée permettant d'optimiser chacune des opérations. Le nuage de points obtenu par le laser est, dans un premier temps, décimé, cela signifie que l'on réduit le nombre de points, dans le logiciel Cyclone.

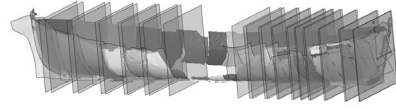
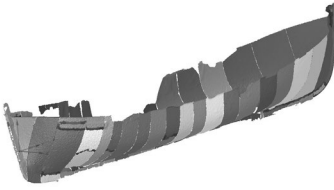


369

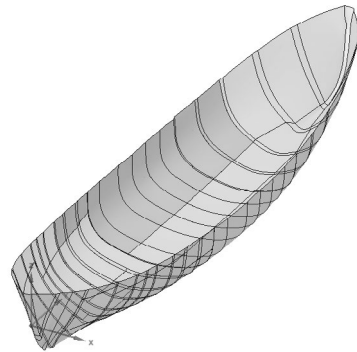
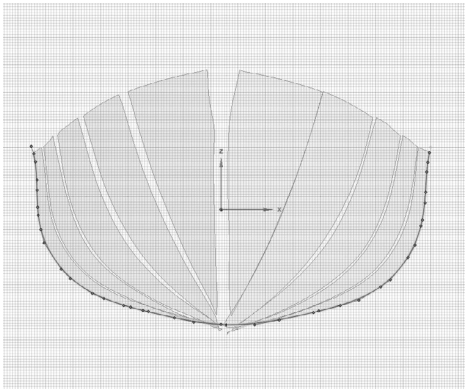
La première étape consiste à séparer le nuage de points en plusieurs parties pour ne conserver dans un premier temps que la coque. Les points sont transformés en maillage 3D, en surface donc, comme cela a été déjà décrit pour *France*. L'on remarque qu'une partie de la coque est manquante : elle sera déduite des éléments intérieurs.



Le logiciel SpaceClaim détecte ensuite des régions cohérentes géométriquement et va proposer de concevoir le surfaçage. Il faut valider les propositions du logiciel, parfois les corriger afin de les rendre cohérentes avec la logique constructive du bateau.



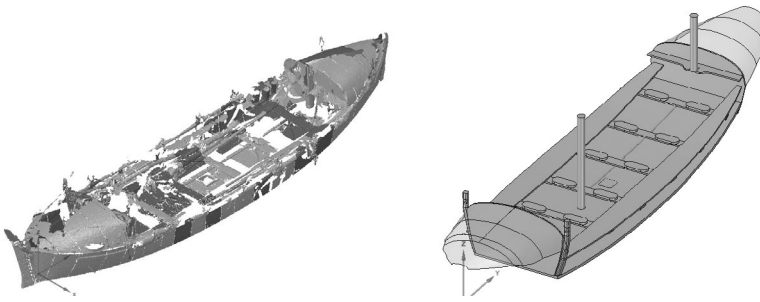
Pour reconstruire les parties manquantes, on positionne un plan de section en mode dessin 2D de façon à faire apparaître les courbes de profil de la carène qu'il faut ensuite retracer.



370

C'est ici qu'il est important d'avoir quelques connaissances concernant le dessin théorique des bateaux : en effet, pour être au plus juste il faut se placer, dans un premier temps, au niveau du maître-bau et tracer cette courbe, qui sera la courbe maximale des profils. Il s'agit ensuite de retracer les courbes les unes après les autres en diminuant progressivement leur largeur et en respectant les formes indiquées par les lignes d'intersection du plan avec le maillage. Il faut garder à l'esprit qu'il ne s'agit pas de dessiner des demi-coques qui seront ensuite assemblées. La modélisation doit décrire les déformations subies par le bateau, dessiner en symétrie viendrait contredire l'objet même du travail effectué ici.

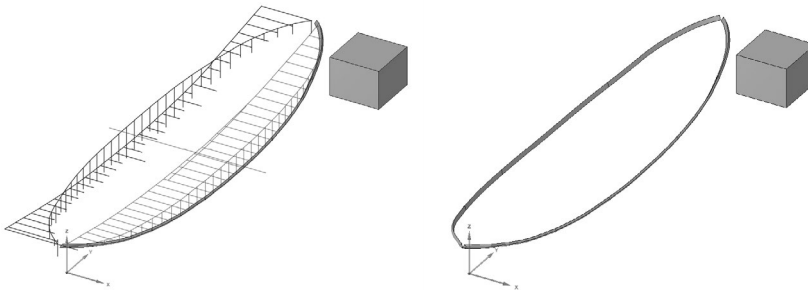
Après avoir modélisé la carène de *Papa Poydenot*, on s'occupe de la partie supérieure du bateau. Ce qui est particulier ici, c'est que le pont est très encombré par les objets nécessaires à la navigation, il est cependant préférable de ne pas trop en enlever pour éviter de supprimer des éléments appartenant au bateau.



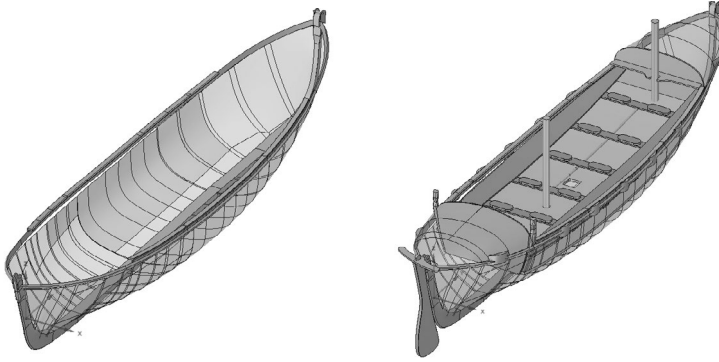
On reconstruit ensuite chaque élément constitutif du bateau en dessinant en deux dimensions les surfaces des objets puis en les extrudant en trois dimensions : cela signifie que l'on « tire » la surface perpendiculairement pour la transformer en volume. On obtient ainsi la majorité des éléments de la partie supérieure du canot.

En ce qui concerne le livet, il est nécessaire de procéder différemment. Dans un premier temps, on trace les courbes de profil dans le plan horizontal et vertical grâce aux empreintes du nuage de points. Puis on place successivement, tous les 30 cm, des plans perpendiculaires intersectant les courbes : en traçant les perpendiculaires au point d'intersection du plan avec les courbes, on obtient les points de la courbe guide du livet.

371

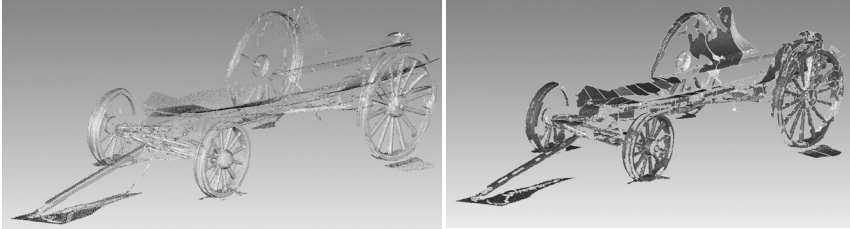


Il est possible de comparer la forme obtenue avec le maillage issu du nuage de points. De fait, la cohérence est parfaite. Les mêmes étapes sont à réaliser en ce qui concerne la partie supérieure du franc-bord – « garde-corps » du pont. La carène et la partie supérieure du *Papa Poydenot* sont prêtes à être assemblées.

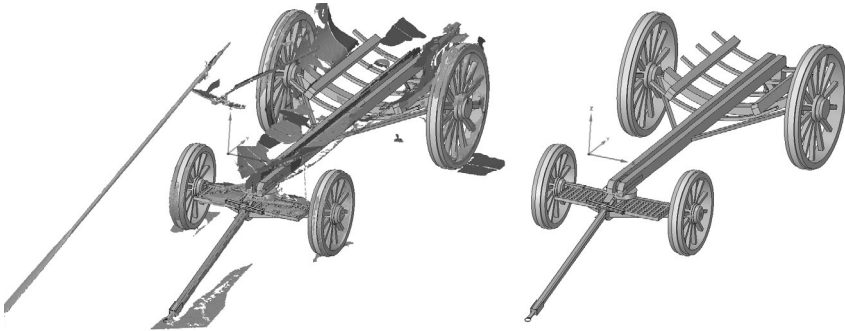


Pour la réalisation du chariot du *Papa Poydenot*, le nuage de points du chariot est isolé.

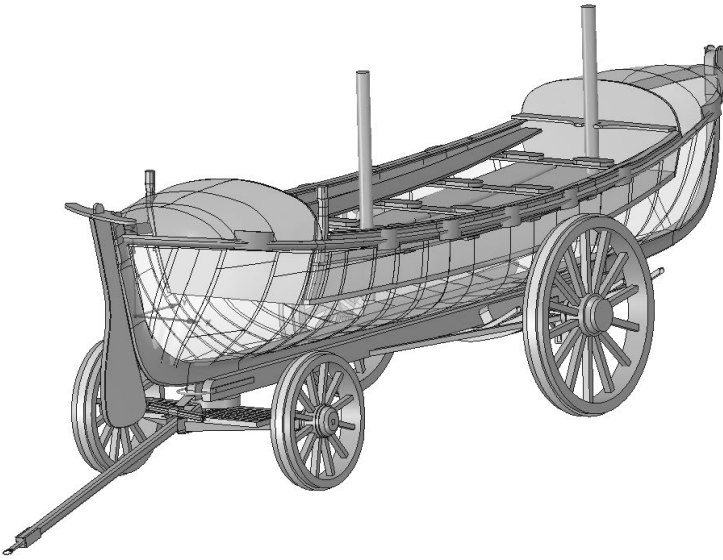
372



Comme pour la carène et la partie supérieure du bateau, le nuage de points est transformé en maillage section par section. Ce maillage est ensuite travaillé de façon à s'approcher le plus possible des formes réelles ; on supprime donc les pics et on répare la géométrie, particulièrement les parties non saisies par le scanner.



Le maillage est importé dans Geomagic Spark, puis chaque élément est reconstruit un à un selon les mêmes procédés que pour la construction de la carène et de la partie supérieure du bateau.

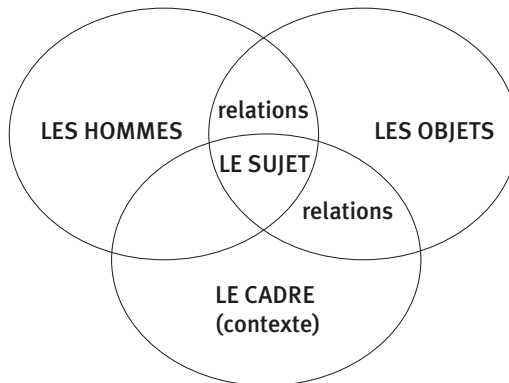


Le canot et le chariot sont ensuite assemblés dans un nouveau fichier ; là encore, il suffit d'importer les deux modélisations qui s'ajustent automatiquement.

LES AUTRES BATEAUX

Exploitation

Comment présenter les bateaux dans les applications numériques ? Chaque bateau possède des caractéristiques propres de par sa construction, le mode de vie à bord, le contexte dans lequel il a été construit, par qui, de par sa fonction... Il s'agit dans un premier temps d'établir une grille de lecture globale qui sera ensuite détaillée suivant le bateau auquel elle s'applique. Cette approche globale est illustrée par le schéma ci-dessous :



La mise au point de l'application interactive de présentation au grand public a demandé de construire une trame conceptuelle permettant à la fois de généraliser les attendus de la conservation et de guider les informaticiens. Les items suivants ont été jugés indispensables : forme, ornementation, mesures, nature, structure, situation, utilisation, fonctionnement.

Valorisation

La semaine du Golfe a eu lieu à Vannes du 8 au 11 mai 2013 ; à cette occasion l'application *France 12 m J1* a été présentée en avant-première. L'application en libre accès lors de l'événement permettait au public de prendre connaissance des spécificités du *France* à travers différents thèmes : la course, les monuments historiques, les fonctions à bord, la structure, la numérisation.

374

Situé sur le port, le stand AVEL proposait au public de prendre connaissance du projet via des affichettes distribuées aux visiteurs et des posters exposés. Les membres du projet, présents sur place, ont également longuement échangé avec les nombreux curieux. Deux écrans tactiles mis à disposition du public le faisaient accéder à la première application développée autour de *France*, le voilier du baron Bich.

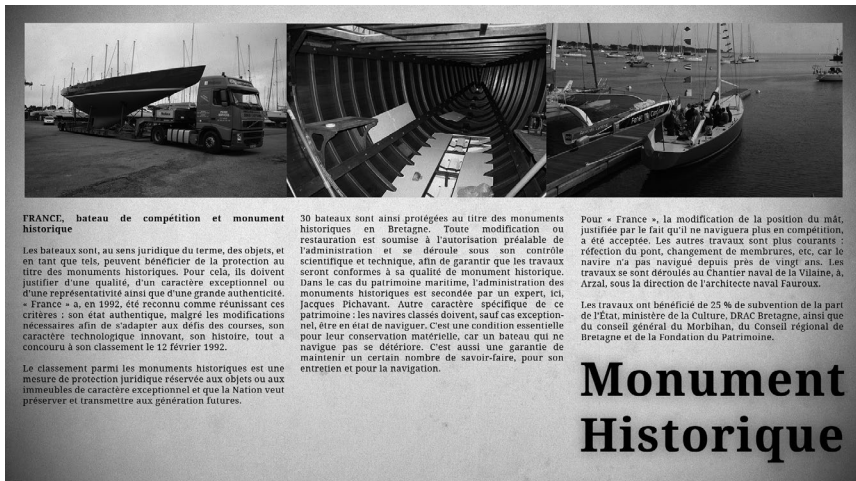
L'application en libre accès lors de l'événement permettait au public de prendre connaissance de ses spécificités à travers différents thèmes tels que : la course, les monuments historiques, les fonctions à bord, la structure, la numérisation.

Ces chapitres sont accessibles par le menu principal, un cube s'ouvrant et révélant ses facettes au contact du doigt sur l'écran. Pour accéder à chaque chapitre, il suffit ensuite de toucher l'image correspondante.





376



Le chapitre sur les fonctions à bord offre une interaction en temps réel avec la possibilité de s'approcher du bateau et de le faire tourner par un simple glissement du doigt sur l'écran. Les fonctions de chaque poste sont décrites et apparaissent au contact du doigt avec un équipier.

Dans le chapitre structure, il est aussi possible de s'approcher du bateau et de faire tourner le modèle. Le chapitre sur la numérisation présente une animation révélant le nuage de points du *France* jusqu'à la maquette informatique en trois dimensions.

Les fonctions à bord

La régâte en match racing confère à la qualité des manoeuvres une importance au moins égale au potentiel de vitesse du 12M II. Les voiles d'avant (étréou, ghoeter, spi) sont décisives pour relancer les 27 tonnes du bateau à chaque virerment de bord et au passage des marquers de parcours. Leur manoeuvre - changement et réglage - mobilise sept équipiers, huit si l'on inclue le bastaqueur. Le réglage de la grand-voile n'en occupe qu'un seul. Au total dix personnes sont ainsi en charge de l'exploitation de l'énergie motrice, le vent.

+ Vue proche

Tapoter = cliquer

Toucher la mapette avec le doigt



Tirer = tourner

Déplacer votre doigt le long de l'écran sans perdre le contact



Chef de plage avant

Il organise et coordonne le changement de voiles d'avant, secondé par les deux somiers. Hâser et affaler les focs, envoyer les agnâkers relève de sa responsabilité. Il est également le relais visuel du barreur et du tacticien à l'avant du bateau.

La structure

Sur un voilier rapide, le mat inflige à la coque par le biais du haubannage des efforts très importants. Plus le câble tire verticalement, moins il a du "pied", plus la tension est forte. Le haubannage d'un grand mât sur une coque longue et étroite pose un problème différent d'avant en arrière et transversalement.

Dans le sens longitudinal, ce sont l'étai, à l'avant, le pararas, à l'arrière qui maintiennent la tête de mât en tirant sur les extrémités de la coque. La coque, telle le bois d'un arc, doit alors pouvoir encaisser la traction en associant raideur et souplesse (on appelle nervosité la combinaison de ces deux qualités), tout en restant aussi légère que possible.

La construction "bois moulé", en trois couches de minces lames d'acacia étroitement collées, réalise une sorte de coquille monobloc, fine et légère. Sa forme longue et étroite, proche d'un demi-tube, lui confère une grande rigidité. Le fil de deux des trois "plis" de bois, disposés parallèlement à la flottaison renforcent ce caractère.

Les renforts longitudinaux, serres de bouchain, serres haubannées répartissent les efforts ponctuels exercés aux deux points.

Transversalement, l'étréouisse du bateau rapproche les points de tire des haubans et la traction exercée est énorme. De plus le pied de mât, sous l'effet de cette tension pousse le fond de la coque.

Une sorte de corset, rigide, triangulé, constitué de trois "porques" et de "tirants" métalliques reprend au niveau du mat, dans le plan transversal, toutes ces contraintes (traction des haubans, compression du mât, composante d'écrasement transversal).

Cette cage métallique est, entre les deux pièces de quille, solidement boulonnée sur le lest.

Mât, haubans, bas haubans, porques varangues et lest constituent ainsi une structure métallique solide et rigide.

+ Vue proche

Tapoter = cliquer

Toucher la mapette avec le doigt



Tirer = tourner

Déplacer votre doigt le long de l'écran sans perdre le contact



Info sur une partie de la structure

Nunc nec orci quis odio accumsan nuncipit nec eget purus. Praesent molestie molestie sem, in pretium nisi vestibulum vitae. Cras a neque dolor, est amet facilis metus. Suspendisse vel sapien diam. Fusce ac eu, sodales sit amet convallis vel, ornare ac odio. Duis lectus purus, blandit vulputate interdum a, ultricies nec nisl. Arcuam elit eod hendrerit accumsan. Etiam feugiat rutrum ultrices.

377

La rencontre avec le public a permis de se rendre compte de l'enthousiasme suscité par le projet. Les échanges avec les personnes présentes sur le stand ont révélé l'intérêt du grand public pour une archive disponible en ligne, gratuitement et interactive, qui s'adresse à la fois à un public averti et à un public novice en matière de bateau. L'utilisation des nouvelles technologies est un plus qui éveille la curiosité et offre la possibilité d'entrer dans « les entrailles » du bateau pour en découvrir les parties qui ne sont pas accessibles dans la réalité. Cette immersion au cœur de la structure du bateau et de sa vie à bord a été très appréciée.

La demande du public était largement positionnée sur la phase 2 du projet, à savoir une application en ligne, disponible sur smartphone et tablette, permettant de réaliser l'exploitation de façon privée et personnelle, puis de pouvoir être informé, en temps réel, de la position du bateau lorsqu'il navigue, de son état de conservation, de son actualité. Ce type d'application permet à

tout un chacun de posséder un avatar de l'objet réel, de l'avoir toujours un peu avec soi.

Le travail présenté ici se compose de quatre volets imbriqués et interagissant : l'inscription et l'enregistrement numérique des bateaux, l'accumulation de documentations historiques et techniques, l'identification et l'enregistrement de la mémoire des acteurs et témoins, et enfin la restitution de ces connaissances au public. Il s'agit d'un processus que l'on peut qualifier d'herméneutique. Chaque phase est pensée en fonction des autres phases et lorsque l'ensemble de la démarche est effectuée pour un bateau, le deuxième bénéficie de l'expérience de l'ensemble du processus et ainsi de suite. L'enregistrement n'est pas une finalité, il ne fait que saisir un état donné à un instant particulier, révélant autant l'état sanitaire du navire que l'état des connaissances techniques acquises et à compléter. Le sujet se nourrit donc des objets qu'il étudie et se nourrit de lui-même, du fait de la très rapide progression de la technique, sur des cycles très courts.

378

Il est à rappeler que si l'enregistrement numérique des bateaux et leur modélisation est la partie visible et technique du projet AVEL, il y a aussi une exploration des savoirs en cours et la reconstitution des pratiques disparues. Nous avons été confrontés à la protection de ses connaissances par leur possesseur et la proposition que nous faisons doit savoir offrir différents niveaux de confidentialité permettant aux uns et aux autres de protéger des procédés, des secrets de fabrication.

Le public, qu'il soit attentif à l'histoire maritime ou simplement curieux, peut saisir que la question patrimoniale est une affaire vivante : les objets concernés fonctionnent toujours, les savoirs toujours appliqués et que la protection passe aussi par la transmission.

Retour sur la proposition du ministère

Le musée est une institution permanente sans but lucratif, au service de la société et de son développement, ouverte au public, qui acquiert, conserve, étudie, expose et transmet le patrimoine matériel et immatériel de l'humanité et de son environnement à des fins d'études, d'éducation et de délectation¹.

Dans le cadre de la protection du patrimoine maritime, il est intéressant de revenir sur le contenu de l'appel d'offres du ministère de la Culture pour les projets de numérisation et de valorisation. Ainsi, selon le libellé, on ne reste pas dans le bâti ou les traces archéologiques, mais on s'ouvre au mobilier, aux savoir-faire, aux métiers, traditions et pratiques. L'objectif

1 International Council of Museum (ICOM), Définition d'un musée, article 3 : définition des termes, <http://archives.icom.museum/definition-fr.html>.

affirmé est de transmettre au grand public, via le numérique, les résultats de ces acquisitions. L'argument se présente ainsi :

La numérisation du patrimoine culturel et de la création est une priorité du Ministère de la Culture et de la Communication. Elle s'inscrit dans les objectifs retenus par la Commission européenne de construction d'Europeana, point d'accès multilingue à tous les contenus culturels du patrimoine et de la création (archives, bibliothèques, musées, services patrimoniaux, audiovisuel) répartis en Europe. Elle contribue aux objectifs de l'agenda numérique 2020 pour l'Europe. La numérisation est un moyen d'accès privilégié à la culture pour un grand nombre de nos concitoyens et constitue un outil au service de la diversité culturelle. Elle démultiplie l'accès au patrimoine et à la création contemporaine dans une dynamique de démocratisation culturelle et de transmission des savoirs².

Il s'agit également de pouvoir identifier et référencer des initiatives développées parfois par de petites associations, sur des objets confidentiels ou peu spectaculaires, de les rassembler au sein d'une base commune. Sous le libellé « *services numériques culturels innovants* » du ministère de la Culture et de la Communication elle vise plusieurs objectifs :

- faciliter l'expérimentation de nouveaux usages numériques culturels innovants dans les institutions culturelles ou sur internet ;
- promouvoir de nouvelles approches de consultation et de navigation ;
- stimuler la réutilisation des ressources numériques culturelles pour tous les publics ;
- intégrer des contenus et des technologies disponibles pour créer des services innovants ;
- encourager de nouveaux partenariats entre opérateurs culturels, monde de la recherche et entreprises. Au-delà de ce noyau d'acteurs, les expérimentations peuvent également émaner d'artistes, d'inventeurs, jeunes pousses, designers, etc. Le dispositif d'appel à projets peut jouer un rôle de tremplin, sous réserve du respect des critères de l'appel à projets ;
- contribuer à l'aménagement numérique du territoire³.

En 2011, 60 projets sur 220 ont été retenus selon les critères susmentionnés – patrimoine, territoires, spectacle vivant, livre et lecture, art contemporain, audiovisuel, musique, etc. ; un des mots clé est *réalité augmentée* et la possibilité de voir l'objet alors qu'il a disparu, ou d'appliquer sur l'existant des informations complémentaires :

2 http://www.culture.gouv.fr/culture/mrt/numerisation/fr/actualit/documents/aap_innovation_2012.pdf.

3 *Ibid.*

Des technologies innovantes appliquées à la culture seront ainsi expérimentées : technologies NFC, codes-barres QR et réalité augmentée pour la découverte d'œuvres et la visites de territoires alliant tourisme, culture et patrimoine, applications innovantes pour téléphones intelligents, écrans tactiles et tablettes, expérimentation d'environnements sonores innovants mêlant nature et patrimoine ou de nouvelles formes de concerts, expérimentations autour de matériel urbain innovant ou encore de nouvelles expérimentations sensorielles appliquées au mouvement, au toucher, aux technologies immersives et augmentées, géolocalisation de contenus, nouveaux outils interactifs en milieu rural, applications ludiques ou jeu sérieux en mobilité pour des jeunes publics, technologies adaptées aux handicaps visuels ou auditif, contenus vidéos enrichis et interactifs⁴.

Cet appel d'offres interroge de multiples façons le rapport du public à la conservation du patrimoine. Même si les initiatives retenues émanent de professionnels de la culture, une forme de mouvement de bas vers le haut fait remonter nombre de thématiques, dont l'énumération aurait pu être proposée par Prévert : elles vont de la géolocalisation des fouilles de l'INRAP aux façades animées de Poitiers, en passant par les applications pour smartphones⁵.

L'objet, dès lors, ne se présente plus de façon isolée avec son cartel, mais est mis en relations avec des objets homologues, des textes ou images, voire différents états de conservation. L'objet, s'inscrit dans une dynamique de communication, il va vers le public, peut-être ne se légitime-t-il que dans sa capacité ou potentialité à se numériser pour être intégré dans les dispositifs médiatiques.

Ce mouvement de sauvegarde et de diffusion s'accompagne aussi du déplacement du rôle du musée. Autrefois lieu figé, il se ramifie maintenant et accapare différents supports – internet, télévision. L'idée du musée virtuel comme espace architectural que l'on explorerait avec un avatar⁶, fait place à l'idée du « musée augmenté », dans lequel chaque personne embarquerait son vidéo-audio guide personnalisé. Mais, plus encore, surgit l'idée de « musée fragmenté », ou de « musée vaporisé » dans lequel les collections seraient éparpillées dans les nuages de l'Internet.

Ce principe d'ailleurs infuse maintenant le patrimoine dans son sens large : des applications sur tablettes et smartphones guident virtuellement les visiteurs dans les villes, dans les lieux d'histoire remarquables ou points particuliers où les

4 http://culturelabs.culture.fr/appele_projet.pdf.

5 <http://culturelabs.culture.fr/projets.html>.

6 Un avatar est un personnage que l'on commande dans un univers virtuel.

curiosités sont plus difficiles à déceler. Le touriste prépare virtuellement sa visite, se fait guider par son GPS et commente sur la toile ce qu'il a vu et photographié. Ces touristes sont aussi des visiteurs du temps. Ils voient ce qui est et ce qui a été puisqu'il est désormais possible d'afficher en 3D les monuments disparus, les transformations des villes, parfois même les événements ayant eu lieu. Pensons par exemple au *Mauer Guide*⁷ qui permet de guider les visiteurs le long du fantôme du mur de Berlin, les reconstitutions de Paris ou du plateau de Gizeh par Dassault Systems⁸. C'est aussi, précisément, ce qui alimente la réflexion sur le patrimoine maritime : comment donner à connaître et à voir des collections mobiles, vivantes, éparpillées mais néanmoins cohérentes ?

Ce qui fait lien, dans l'idée de musée vaporisé, c'est le numérique. L'application numérique, le renvoi vers internet font que l'utilisation, par un usager-consommateur, passe par une déterritorialisation, le « ici et maintenant » devenant le « partout et tout le temps ». La consultation se fait de chez soi, depuis un périphérique nomade, sur des bornes ou relais. L'anticipation, la préparation, la pré-visite, comme un menu auquel on aurait droit de goûter, caractérisent ces nouvelles pratiques. La prise en compte des nouveaux supports numériques interroge la scénographie des sites portuaires auxquels sont attachés les bateaux du patrimoine. Le premier réflexe est de mettre des écrans, pour aller dans la réalité virtuelle ou augmentée. De nombreuses expériences, dont le site de Cluny est le pilote, ont été menées avec de tels dispositifs. Si l'on donne à voir *plus*, l'on ne donne pas toujours à voir *mieux* et surtout, à ressentir les choses. Déconnecter sensation et prise de connaissance ouvre de nouvelles pistes scénographiques impliquant l'échelle du site et la temporalité des visites.

Si un élément commun peut définir et lier les différents sites patrimoniaux, c'est la conscience de l'interaction homme – métier – territoire qui rend commun la perception d'objets différents dans des contextes variés. Comment dès lors articuler connaissances et émotions ? Dans quel ordre, sur quels lieux, dans quelle temporalité, avec quels dispositifs ? D'un point de vue pratique, les sites ne permettent pas toujours l'ajout de dispositifs numériques.

La valorisation, la médiation se heurtent à une autre donnée temporelle : celle de la constitution de la connaissance. Le temps de l'étude, intimement lié à celui de la préservation, s'installe dans des durées longues, si bien que le maintien de la cohérence entre les différentes strates temporelles – le territoire, les infrastructures, la diffusion – et la pérennisation du projet passent par une proposition de ne pas offrir un produit fini, mais un *processus* en train de se

7 <http://www.mauerguide.com>.

8 <http://3DS.com/paris> et <http://3DS.com/giza>.

réaliser. La constitution de la connaissance et sa médiation auprès du public deviennent un mode se substituant à l'idée de fournir des conclusions finalisées.

Il existe néanmoins bien un besoin « d'artialiser⁹ » le sujet d'étude, de le rendre beau et désirable, non seulement pour se délecter de sa vision, mais également pour le comprendre et se l'approprier, cela à l'aide d'un récit. L'outil numérique n'est pas le récit, et n'en est qu'à peine le support. Il aide sans définir, ajoute sans constituer. C'est ce qu'il faut bien mesurer lors des réflexions de valorisation patrimoniale.

9 Alain Roger, *Nus et paysages*, Paris, Aubier-Montaigne, 2001.

AUTEURS

Laurent Lescop, architecte, docteur en sciences, enseignant et chercheur en sciences et techniques pour l'architecte à l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes, a porté le projet, dirigé la partie informatique et technique de la modélisation, et coordonné les différentes sources du projet.

Clémence Gabelleau, étudiante en Master 2 à l'ENSA Nantes, a réalisé les modélisations 3D et documenté l'ensemble des démarches techniques.

Christine Jablonski est conservateur du patrimoine, conservateur des monuments historiques, CRMH, DRAC Bretagne ; elle est membre permanent du Centre Michel de Boüard, CRAHAM, UMR 6273 (UCBN/CNRS), université de Caen Basse-Normandie, et membre titulaire de la commission nationale des monuments historiques.

Michel Cardin, architecte des bâtiments de France, conservateur délégué des antiquités et objets d'art pour les bateaux classés.

Christine Jablonski et **Michel Cardin** ont dressé le catalogue des bateaux concernés et ont défini les plages durant lesquelles ceux-ci ont été accessibles pour être scannés, photographiés et diagnostiqués, en accord avec les propriétaires et/ou gestionnaires. Ils ont assemblé les documents historiques et construit la problématique de conservation et de diffusion auprès du grand public.

Jean-Louis Dauga, a été chef de base et formateur CN Glénans à Concarneau entre 1972 et 1979, puis responsable de formation technologique à l'Institut nautique de Bretagne entre 1979 et 1986, puis directeur-formateur au centre de formation Ateliers de l'Enfer (Douarnenez) entre 1986 et 1994. Il a fait ensuite de l'assistance à maîtrise d'ouvrage en restauration à Douarnenez, de 1998 à 2000, de l'ingénierie de conservation-restauration au port-musée de Douarnenez entre 2002 et 2011. Sa qualité d'expert pour les bateaux classés a ouvert au projet les dimensions constructives des bateaux tout autant que la mémoire des métiers et des pratiques.

Didier et **Marie Morel**, architectes, sont gérants de Morel Mapping Workshop SARL, à Vannes. La société réalise le relevé laser et la constitution du nuage de points et participe à la réalisation des plans techniques des navires. Le nuage de points sert dès lors de référence pour les opérations futures : la comparaison avec le premier relevé et un relevé ultérieur est déterminante pour la surveillance de la dégradation du navire.

Vincent Guérin et **Nicolas Lelong**, co-gérants de MGDESIGN, à Nantes, ont récupéré la modélisation effectuée à l'ENSA Nantes et ont réalisé une version simplifiée, mais toujours associée à une base d'informations, pour un traitement permettant d'utiliser la réalité virtuelle et la réalité augmentée pour la présentation au public. Ils ont également réalisé la version présentée à la Semaine du Golfe à Vannes.

Julia Heiser, en stage à l'ENSA Nantes et étudiante à la Hochschule Anhalt (FH) de Dessau-Roßlau en Allemagne a réalisé la première étape de modélisation du *France*.

RÉFÉRENCES

384 Revue *Bateaux*, n° 145, 148 et 149, 1970.

IV

Chronique

MÉMOIRE DE MER, OCÉAN DE PAPIERS.
NAUFRAGE, RISQUE ET FAIT MARITIME À LA GUADELOUPE,
FIN XVII^e-MI-XIX^e SIÈCLE

Jean-Sébastien Guibert
Docteur en histoire, université des Antilles et de la Guyane

POSITION DE THÈSE DE DOCTORAT¹

Ce sujet de thèse a pour point de départ un paradoxe : malgré l'omniprésence du fait maritime² dans l'histoire des Petites Antilles, leur historiographie tourne le dos à la mer. À quelques exceptions près, et jusqu'à récemment, c'est le monde de l'habitation qui a concentré l'attention des recherches universitaires³. Qu'en est-il des aspects maritimes de l'histoire de ces îles ? Si le travail d'Anne Pérotin-Dumon répond à cette question pour les deux ports principaux de la Guadeloupe dans une perspective d'histoire urbaine⁴, l'intérêt pour la question reste entier.

L'étude des risques naturels couvre l'ensemble des périodes et des approches historiques de l'histoire des Petites Antilles⁵, mais la question des risques

- 1 Thèse de doctorat d'histoire sous la dir. de Danielle Bégot, présentée et soutenue publiquement le 24 mai 2013 à Saint-Claude, Guadeloupe. Le jury était composé de : Danielle Bégot, professeur émérite à l'université des Antilles et de la Guyane ; Jacques Dumont, professeur à l'université des Antilles et de la Guyane ; Sylviane Llinares, professeur à l'université de Bretagne Sud (rapporteur) ; Silvia Marzagalli, professeur à l'université de Nice Sophia-Antipolis (présidente du jury) ; Éric Rieth, directeur de recherches au CNRS, Musée de la marine (rapporteur) ; Michel L'Hour, conservateur général du patrimoine, directeur du Département des recherches en archéologie subaquatique et sous-marine.
- 2 Cette terminologie reprend celle développée par Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime »*. Sources et champ de recherche, Paris, CTHS, 2001, introduction, p. 7-15.
- 3 Danielle Bégot, « D'une histoire entièrement à part à une histoire à part entière ? », dans Danielle Bégot (dir.), *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise*, Paris, ASOM/CTHS, 2011, p. 15-37.
- 4 Anne Pérotin-Dumon, *La Ville aux îles, la ville dans l'île. Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, 1650-1820*, Paris, Karthala, 2000.
- 5 Maurice Burac (dir.), *Les Antilles, terre à risques*, Paris, Karthala, 1999 ; Alain Yacou, *Les Catastrophes naturelles aux Antilles*, Paris, Karthala, 1999 ; Pascal Saffache, Marc Jean-Valéry et Vincent Huygues-Belrose (dir.), *Les Cyclones en Guadeloupe : quatre siècles cataclysmiques. Éléments pour une prise de conscience de la vulnérabilité de l'île de l'archipel guadeloupéen*, Petit-Bourg, Ibis rouge, 2003.

maritimes n'y est pas abordée. Cette situation appelait une réflexion d'autant plus que cette question renvoie au renouveau d'intérêt pour l'étude des risques en histoire, dont Mathias Tranchant a présenté une approche théorique et sa mise en pratique pour l'histoire de La Rochelle au Moyen Âge⁶. L'événement, sa perception et sa prise en compte s'y retrouvent propulsés au cœur des problématiques de l'historien comme révélateurs des structures, une perspective que George Duby avait déjà envisagée⁷.

388

Cette situation historiographique a orienté les recherches entreprises dans le cadre de cette thèse vers l'utilisation d'un événement, le naufrage, défini comme la perte partielle ou totale d'un navire, et de sa répétition tout au long de la période coloniale, comme un prisme. L'hypothèse était d'envisager ces événements comme un révélateur des aspects maritimes de l'histoire des Antilles. L'idée était aussi de proposer une mise au point sur la question des risques maritimes aux Petites Antilles, et bien sûr de renseigner les conditions de navigation dans l'espace maritime d'une colonie antillaise. Enfin, ces événements, à la fois objets d'histoire mais aussi à l'origine d'un des champs de recherche en archéologie sous-marine, sont particulièrement utiles pour savoir quels peuvent être les apports des sciences historiques à l'archéologie sous-marine.

Ces différentes réflexions sur des champs de recherche à peine défrichés expliquent le titre de la thèse : les vestiges archéologiques – mémoire de mer – sont révélés par le résultat de recherches en archives – cet océan de papiers. Le sous-titre *Naufrage, risque et fait maritime* reprend les problématiques générales. Le naufrage doit-il être considéré comme un risque ? Quelles en sont les particularités aux Antilles ? En quoi cet événement est-il révélateur d'un fait maritime propre à l'histoire des Petites Antilles ? Ce questionnement a orienté les bornes chronologiques de ce sujet. La période de colonisation européenne à partir de 1635 offre un point de départ intéressant qui complète et prolonge la thèse de Jean-Pierre Moreau sur la navigation européenne aux Petites Antilles, soutenue en 1985⁸. La période de la modification profonde des conditions de navigation, liée notamment à la sécurisation des littoraux et à l'apparition de la propulsion mécanique aux Antilles entre 1830 et 1850, propose une séquence

6 Mathias Tranchant, « La culture du risque chez les populations usagères de la mer et des littoraux du Ponant » et « La sécurisation maritime du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ? », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, « Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge », 2008, respectivement p. 9-45 et p. 67-86.

7 George Duby, *L'Histoire continue*, Paris, Odile Jacob, 1991, p. 159.

8 Jean-Pierre Moreau, *Navigation européenne dans les Petites Antilles aux XVII^e et début du XVIII^e siècles : sources documentaires et approche archéologique*, thèse d'histoire, université Panthéon-Sorbonne, 1985.

de fin d'étude intéressante dans une perspective historique, archéologique et patrimoniale. Le choix de cette période repose aussi sur une certaine homogénéité dans la fréquentation et dans la prise en compte des dangers qui pèsent sur la navigation, notamment par l'administration coloniale.

PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE

Un questionnement transdisciplinaire

La situation historiographique présentée ci-dessus, loin d'être un frein, a été pour nous un moteur stimulant. Ainsi, les recherches portant sur d'autres horizons géographiques ont largement été mises à contribution et confrontées à l'espace maritime antillais. L'intérêt pour les aspects maritimes de l'histoire des Antilles est un élément novateur en lui-même, mais l'approche problématisée, telle qu'elle a été notamment présentée par Mathias Tranchant, a permis de rendre l'étude dynamique en s'intéressant aux différents dangers qui pèsent sur la fréquentation maritime aux Antilles mais aussi à la perception que s'en faisaient les contemporains. Quels sont ces dangers ? Dans quelles proportions existent-ils ? Quelles sont les conséquences humaines et matérielles de ces pertes ? Comment sont-ils perçus ? Observe-t-on une adéquation entre les analyses de l'historien et celles des gens de mer ? Les moyens mis en œuvre par les différents utilisateurs de la mer pour réduire l'impact des aléas a été au cœur de nos interrogations, notamment afin de comprendre les processus qui transforment un danger en risque, la prise en compte de dangers et la mise en œuvre de stratégies pour en limiter les conséquences étant, semble-t-il, un élément important de la réflexion.

Ce questionnement à visée historique s'est doublé d'une perspective archéologique, l'événement du naufrage se trouvant à la jonction des champs de recherche en histoire maritime et en archéologie sous-marine. L'intérêt porte ici sur l'exploitation pratique des sources historiques pour des recherches pouvant servir à la découverte d'un site d'épave ou apporter un complément d'information à l'étude d'un site archéologique en particulier. Les réponses apportées à ces questions peuvent donc être envisagées aussi bien dans une perspective historique qu'archéologique. Ces objectifs ont été à l'origine de la mise en place de méthodes et d'outils particuliers.

Méthodologie

Sans pouvoir présenter tous les aspects méthodologiques, il faut retenir que l'absence des sources provenant des amirautés des Antilles a conduit à la mise en place d'une approche pour servir à l'invention d'un corpus documentaire.

Les dépouillements ont donc été réalisés en deux temps. Les premiers ont consisté en la mise en place d'une base de données des événements maritimes qui ont marqué la colonie à travers la correspondance administrative qu'entretenaient les administrateurs de celle-ci avec Versailles, puis avec Paris. Il s'agit des séries C7A et C8A pour la période moderne puis révolutionnaire et impériale, et de la série SG/CORR/GUA pour le début du XIX^e siècle, conservées aux Archives nationales d'Outre-Mer (ANOM). Cette étape a permis de dresser une première base de données répertoriant les pertes en mer pour notre période, mais aussi de connaître les évolutions en matière de fréquentation maritime de la colonie et de prise en compte des dangers par l'administration coloniale. Les seconds dépouillements ont été réalisés dans les fonds d'archives des principaux ports du royaume de France en relation avec les Antilles, conservés en majeure partie dans les archives départementales de la Seine-Maritime, de la Loire-Atlantique et de la Gironde, et dans les fonds de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille. Tout comme dans les fonds des centres d'archives qui conservent des documents sur la Royale et la Navy comme au Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales (CARAN) à Paris, au Service historique de la Défense (SHD) à Vincennes, et au Public Record Office (PRO) à Kew. Il s'agissait, dans ce second temps, de retrouver des documents concernant des navires mentionnés par la correspondance administrative, ou de réaliser des sondages dans les archives des amirautés des ports aux périodes où des événements climatiques avaient été mis en évidence au cours de la première étape.

Les résultats de cette approche sont inégaux, mais ils restent satisfaisants pour les navires de commerce de France naufragés à la Guadeloupe ainsi que pour les navires militaires engagés aux Antilles. Les informations concernant les navires de cabotage restent lacunaires.

Outils

Plusieurs outils ont été créés pour tenter de répondre aux objectifs présentés ci-dessus. Le cœur de l'étude repose sur une base de données répertoriant l'ensemble des pertes en mer entre la fin du XVII^e et la première moitié du XIX^e siècle. Ce tableau à entrées multiples répertorie 551 navires naufragés ; lorsque leur nom n'est pas connu, une lettre est associée à l'année de la perte. Il s'organise en quatre parties : les informations concernant les caractéristiques du navire (type, propriétaire, capitaine, voyage, cargaison) ; les conditions du naufrage (date, lieu, aléas, conséquences humaines et matérielles, sauvetage, récupération) ; l'exploitation que l'on peut tirer des sources dans une perspective archéologique ; le détail des sources.

S'il faut noter des limites évidentes de par la situation documentaire, cet outil a cependant permis de réaliser un traitement quantitatif de l'échantillon, de

proposer une cartographie des pertes en mer, mais aussi des différents dangers qui pèsent sur la fréquentation maritime. Cette base principale est associée à un tableau de l'ensemble des événements maritimes et à un autre présentant les caractéristiques de la plupart des ports et mouillages de la colonie.

La partie archéologique de la base de données a été à l'origine d'un traitement spécifique des sources. Celui-ci a donné lieu à la création d'un indice de potentiel archéologique (IPA) mêlant les informations sur les circonstances du naufrage – type de perte, opération de récupération – et sa localisation – nature des fonds et lieux. L'association de ces données semble être un élément clé dans l'évaluation du potentiel archéologique sous-marin d'une zone ou d'une région.

Il faut enfin noter que l'uniformisation des données a été mutualisée et a servi dans une perspective autant historique qu'archéologique.

LES PRINCIPAUX APPORTS

Typologie des pertes en mer

L'étude quantitative des pertes en mer permet d'évaluer le nombre de naufrages dans l'espace maritime de la Guadeloupe entre la fin du xvii^e et le début du xix^e siècle à 551 pertes, soit une fréquence de 2 à 3 navires par an. Les plus touchés sont les navires de cabotage avec 264 cas, suivis par les navires de commerce avec 179 cas ; les navires militaires ou assimilés regroupent 49 cas. L'évaluation du nombre de pertes sur la fréquentation maritime de la colonie est un exercice possible pour la navigation commerciale sur une période d'un peu moins de trente ans, entre 1764 et 1792. Celle-ci est comprise entre 0,6 et 0,75 %. Ce chiffre peut être considéré comme la fréquence des pertes par rapport à la fréquentation totale de la colonie pendant cette période pour ce type de navigation. L'étude de la répartition met en évidence le caractère côtier et portuaire des pertes en mer. Les principaux ports de Basse-Terre et Pointe-à-Pitre concentrent les pertes les plus importantes, tout comme les mouillages secondaires, tels les Saintes ou l'Anse à la Barque.

Ces résultats renvoient aux caractéristiques de la navigation aux Antilles : hormis la période de l'hivernage, les conditions de navigations sont plutôt favorables – vents alizés établis, courants réguliers, marnage faible. La répartition mensuelle des pertes tout comme l'étude de la causalité mettent en effet en évidence l'importance des aléas climatiques pendant la saison cyclonique dans la survenue de pertes en mer avec près de 80 % des cas. En affinant l'analyse, on s'aperçoit que quelques événements climatiques hors normes concentrent les pertes les plus importantes comme lors du coup de vent de septembre 1738, de celui de juillet 1765, ou encore lors des ouragans de septembre 1776 et

de juillet 1825. D'une manière générale, il faut nuancer l'importance de la guerre comme cause de pertes en mer : seules 7 % des pertes ont pour cause un affrontement armé.

Ces résultats associés à ceux de l'étude des types des pertes en mer – plus de la moitié sont des navires échoués ou jetés à la côte – a conduit à définir l'espace maritime de la Guadeloupe comme relativement sûr en termes de risque de pertes en mer.

Des dangers identifiés, des risques connus

Ces dangers sont clairement identifiés dès le début de la fréquentation européenne comme le montrent plusieurs témoignages. Les dangers d'échouage sont assez faibles mais ils existent ; ils sont localisés assez rapidement par l'expérience de la navigation et par les premières missions à caractère hydrographique.

392

Si la main de Dieu est clairement mise en avant dans la survenue des coups de vent et ouragans à la fin du XVII^e siècle, les observations des administrateurs et des premiers scientifiques du XVIII^e siècle laissent place à des explications plus rationnelles de ces événements à l'origine de pertes en mer. Quoi qu'il en soit, la période de leur survenue est clairement connue et s'étend de juillet à octobre.

Ces dangers sont à l'origine de différentes stratégies qui sont d'abord celle de l'évitement de la saison cyclonique aux Antilles, préconisée par les premiers administrateurs, tel Jean-Charles de Baas en Martinique (1669-1677)⁹. On observe aussi une tentative de gestion raisonnée de l'espace maritime de la Guadeloupe dans ce que l'on a nommé la quête d'un port pour la colonie. Cette recherche du meilleur espace portuaire commence dès la fin du XVII^e siècle où certains mouillages sont conseillés avant de devenir obligatoires au milieu du XVIII^e siècle. C'est dans cette perspective que le basculement portuaire entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, envisagé dès les années 1740 par Gabriel de Clieu (1737-1752)¹⁰, se réalise entre les années 1765 et la fin du XVIII^e siècle.

9 Jean-Charles de Baas (vers 1630-1677) est un officier et administrateur colonial originaire du Béarn. Il est nommé en 1667 gouverneur général des Îles du Vent, une fonction qu'il exerce entre 1669 et 1677 et au cours de laquelle il réforme l'administration des colonies d'Amérique. À défaut de pouvoir reprendre l'île de Saint-Christophe, il organise la ligne de défense aux Antilles. Au cours de la guerre de Hollande (1672-1678), il s'illustre dans la défense du Fort-Royal de la Martinique contre l'amiral Ruyter.

10 Gabriel de Clieu (vers 1687-1774) est un officier de marine et administrateur colonial originaire de Normandie. Il est nommé gouverneur de la Guadeloupe entre 1737 et 1752. Il est surtout connu pour être à l'origine de la culture du café aux Antilles, et moins pour son long gouvernement de la Guadeloupe au cours duquel il envisage l'établissement d'une ville nouvelle dans le Petit-Cul-de-Sac-Marin.

De même, les différents autres mouillages de la Guadeloupe sont considérés au regard de leurs caractéristiques face aux risques.

En parallèle, il faut noter une tendance qui dépasse le cadre des Antilles à l'amélioration des conditions de navigation par des missions à caractère hydrographique dès le milieu du XVIII^e siècle et par des aménagements d'abord ponctuels puis de plus en plus importants sur les littoraux et dans les principaux ports et mouillages. Cette évolution connaît un essor important au XIX^e siècle, notamment avec l'application des procédés de Charles-François Beautemps-Beaupré dans l'hydrographie mais aussi avec la mise en place d'un balisage de plus en plus sérieux¹¹. Cependant, s'il faut y voir une réelle volonté de réduire les risques de pertes en mer, il s'agit surtout d'améliorer la rentabilité du commerce en réduisant aussi les pertes de temps, notamment à l'atterrage de la Guadeloupe. L'exemple de la construction du phare de Petite-Terre entre 1835 et 1840 est à ce sujet particulièrement précieux. Quoiqu'il en soit, la prise en compte de ces dangers par les différents acteurs du monde maritime, dont les administrateurs font partie comme décideurs à l'échelle locale, est un élément déterminant qui transforme à nos yeux un danger en risque. Il en découle la mise en œuvre de projets de balisage et d'amélioration des conditions de mouillage à partir des années 1830, efforts qui se prolongent jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

Une approche appliquée à l'archéologie sous-marine

Le naufrage est l'élément fondateur de plusieurs champs de recherches en archéologie sous-marine. Un des objectifs initiaux a été de s'intéresser à la mutualisation des compétences et connaissances entre les deux disciplines sœurs que sont l'histoire et l'archéologie maritimes. La démarche a été à l'origine d'une étude sur le potentiel archéologique des différentes zones de navigation de la Guadeloupe à partir d'une lecture critique et orientée des sources avec la création d'un indice appelé indice de potentiel archéologique (IPA). Ainsi sur les 551 naufrages, il résulte qu'environ 50 ont de fortes chances d'être devenus des sites archéologiques. En parallèle les sites d'épaves connus ont fait l'objet d'hypothèses d'identification grâce au travail de dépouillement des sources historiques.

Une histoire revisitée par la mer

L'angle d'approche propose donc de revisiter l'histoire de la Guadeloupe par la mer : l'histoire de ses principaux ports, Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, est

¹¹ Sur Beautemps-Beaupré voir Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Paris, PUPS, 1999.

interrogée à travers les dangers de leur fréquentation. Si le transfert urbain entre le chef-lieu de la colonie, Basse-Terre, et Pointe-à-Pitre implique de nombreux facteurs comme le peuplement et l'exploitation progressifs de la Grande-Terre, ou le rééquilibrage des activités économiques dans l'espace central de la colonie, il faut noter l'importance des caractéristiques portuaires dans ce choix. Basse-Terre est en effet une rade foraine dont la fréquentation est liée à sa qualité d'aiguade à la fin du *xvi*^e siècle, puis à l'établissement d'un bourg marchand à la fin du *xvii*^e siècle. La rade du Morne-Renfermé, lieu de l'établissement de la ville nouvelle de Pointe-à-Pitre en 1764, est quant à elle considérée dès le début de sa fréquentation comme une rade de sûreté, caractéristique non négligeable dans un espace soumis aux contraintes d'une saison cyclonique. Le développement du port du Moule au *xix*^e siècle répond lui aussi au développement économique du nord de la Grande-Terre mais ses piètres qualités tout au long de l'année sont un frein à son développement que les projets d'aménagement des années 1830-1850 ont du mal à faire disparaître.

Les mouillages secondaires sont envisagés dans les aires de dépendances des premiers : leurs caractéristiques complémentaires en font des lieux fréquentés pour diverses raisons. C'est, par exemple, le cas de l'Anse à la Barque dans l'aire de Basse-Terre qui offre un lieu d'entretien des navires, un mouillage secondaire pour les navires au long cours, caboteurs mais aussi navires militaires, un refuge pendant la saison cyclonique, mais aussi une zone propice à la contrebande. La baie des Saintes est envisagée comme mouillage secondaire de Basse-Terre pendant la saison cyclonique à partir de 1765. Certains gouverneurs, comme Pierre Gédéon de Nolivos (1765-1768), considèrent cette rade comme un arsenal potentiel¹². Les autres mouillages de la Grande-Terre, comme Baie-Mahault, Port-Louis ou Sainte-Anne, sont eux aussi fréquentés par une flotte de caboteurs malgré des qualités médiocres.

Ensuite, la thèse propose un éclairage sur la fréquentation maritime de la Guadeloupe entre la fin du *xvii*^e et le début du *xix*^e siècle. Si l'intérêt porte en grande partie sur le grand commerce européen – droiture et traite négrière – principalement français, le seul autorisé en théorie jusqu'à la mise en place

¹² Pierre Gédéon de Nolivos (1715-1791) est un officier de marine et administrateur colonial, il est originaire d'une famille béarnaise installée à Saint-Domingue. Il a été nommé gouverneur de la Guadeloupe entre 1765 et 1768 à une période clé de l'histoire de l'île : période de l'après-guerre de Sept Ans (1756-1763) au cours de laquelle la colonie expérimente une autonomie administrative et économique par rapport à la Martinique. Il met en œuvre les décisions de son prédécesseur François-Charles de Bourlamarque (1763-1764) dont celle de l'établissement officiel de la ville nouvelle de Pointe-à-Pitre. Il est ensuite nommé, entre 1769 et 1772, gouverneur de Saint-Domingue, où il possède plusieurs habitations, avant de revenir dans le royaume de France.

du système de l'*Exclusif mitigé*¹³, les recherches s'intéressent à la question de la fréquentation étrangère de la colonie, notamment à travers le commerce nord-américain. En parallèle, l'importance du cabotage, déjà notée par Anne Pérotin-Dumon¹⁴, transparait non seulement dans le nombre des pertes mais aussi dans l'organisation du commerce antillais. Cette histoire vue de la mer s'intéresse donc aux rouages de l'organisation du commerce antillais : la question des délais de chargement, l'importance du cabotage, l'utilisation des canots lors des transactions, le détail des chargements à l'arrivée et au retour, les procédures administratives, les opérations après naufrages, la fréquentation des ports et des mouillages secondaires par le commerce. Ces aspects permettent de compléter, en en présentant les aspects pratiques, certaines parties de l'œuvre de Jean Tarrade¹⁵.

La fréquentation militaire de la colonie est assez bien documentée. On distingue d'une manière générale une fréquentation ponctuelle de navires en campagne et une présence temporaire de navires militaires faisant office de navire des domaines aux côtés d'autres embarcations dépendant de l'administration coloniale. C'est donc aussi la guerre en mer que l'on redécouvre à travers la question des pertes en mer. On y distingue de manière assez classique les batailles navales, la guerre maritime opposant troupes à terre et flottes en mer, et la course. Cependant, les destructions qui en découlent sont finalement assez peu nombreuses, comme nous l'avons vu.

Enfin l'éclairage de sites archéologiques sous-marins via les documents d'archives propose des études de cas illustrant certains aspects de l'histoire de la Guadeloupe d'une manière nouvelle. Par exemple, l'épave dite de la baie des Saintes est peut-être celle de l'*Anémone*, une goélette de l'État faisant office de navire des domaines. Pendant sa campagne aux Antilles, ce navire était engagé dans la lutte contre le commerce de captifs, interdit dans les colonies françaises depuis 1817, lorsqu'il sombra lors du coup de vent de septembre 1824.

13 L'*Exclusif* est l'ensemble des règles organisant le commerce colonial hérité des principes mercantilistes du xvii^e siècle. Il est régi par les lettres patentes d'avril 1717 et d'octobre 1727. Le principe sur lequel il repose est l'idée que les terres octroyées aux colons sous forme de concessions appartiennent à la couronne. En échange, ceux-ci doivent se soumettre à des restrictions, parmi lesquelles : l'usage exclusif des denrées de la métropole transportées par ses navires ; le transport direct des productions de la colonie par ces mêmes navires ; la prohibition des manufactures sur leur territoire, etc. L'*Exclusif mitigé* est la remise en cause ponctuelle à partir de 1763 des principes de l'*Exclusif*, entre autres par l'ouverture des ports coloniaux au commerce étranger et la mise en place de ports francs appelés entrepôts.

14 Anne Pérotin-Dumon, « Cabotage, Contraband, and Corsairs: The Port Cities of Guadeloupe and Their Inhabitants, 1650-1800 », dans Franklin W. Knight et Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 58-86.

15 Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972.

Finalement, on peut qualifier ces espaces maritimes comme relativement sûrs au regard de la question des pertes en mer. L'approche quantitative du phénomène permet de mettre en évidence une typologie de celles-ci allant dans ce sens. Les naufrages sont principalement liés à la survenue d'aléas climatiques pendant la saison cyclonique. Les dangers qui pèsent sur la fréquentation maritime sont donc rapidement identifiés et pris en compte afin de tenter de réduire leurs conséquences par différentes stratégies. La perspective archéologique propose d'illustrer de manière pratique la question des pertes en mer par une mutualisation des compétences et des connaissances.

Au terme de cette présentation, il faut retenir l'intérêt de l'angle d'approche maritime proposant une histoire de la Guadeloupe revisitée par la mer, qui pourrait servir à faire renouer l'histoire antillaise avec son contexte géographique qui a fait de ces territoires insulaires des confettis de terre entre mer et océan.

v

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Patrick Villiers, *Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 2013, 540 p.

Les éditeurs prennent rarement des risques dès lors qu'une biographie sort des chemins battus. Fayard avait accepté celle de Tourville, mais Daniel Dessert avait plusieurs publications à son actif dans cette maison. Ce n'était pas se mettre en danger que d'ajouter Jean Bart à une longue liste certes de personnages historiques fréquemment revisités. On ne se plaindra pas : tout homme de mer mis en avant est susceptible d'en entraîner d'autres derrière lui et de montrer par là même que l'histoire des marins intéresse les Français, quelle que soit leur fortune de mer, bien plus que ne l'imaginent certains cénacles parisiens. À la suite d'une précédente biographie portant sur La Fayette, après une contribution fort appréciée dans le *Dictionnaire des Corsaires et des Pirates* (2013), Patrick Villiers se devait de revenir à Jean Bart : des amours fort lointaines et un trait d'union ou un point d'orgue, selon, avec une thèse qui fait référence (*Marine royale, corsaires et trafic de l'Atlantique*, 1991) parmi les modernistes maritimes et l'étude des *Corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)* (2000). À travers cet ouvrage de taille très respectable, Patrick Villiers ne cherche pas à éluder les travaux antérieurs qui portent sur le plus célèbre des Dunkerquois, essentiellement les plus fiables, ceux de Henri Malo, d'Émile Mancel ou d'Alexandre-François Lesmaries. L'Histoire avance, et l'auteur apporte des éléments nouveaux en même temps qu'un cadre, un contexte qui permet de mieux comprendre le double engagement de Jean Bart comme corsaire puis comme officier du Roi. Ainsi revient-on sur la ville de Dunkerque, espagnole, française, espagnole, anglaise et enfin française par achat auprès du roi d'Angleterre en 1662. Les ancêtres de ce personnage sont tout à la fois solidement ancrés à Dunkerque et attachés à la mer, depuis Antoine Bart, maître de pêche dans les années 1560 ou 1570, jusqu'à Michel Bart, le grand-père, qui réalise une prise considérable à terre en épousant Agnès Jacobsen, fille du « Renard des mers », vice-amiral au service de l'Espagne, Michel Jacobsen. Avec une telle parenté, les Bart ne peuvent que s'adonner à la course quand la guerre reprend, au cabotage ou la pêche au hareng en dehors des périodes de conflits. Jean Bart naît dans ce moment où Dunkerque change de maître. Ce fervent catholique « a probablement servi comme officier marinier, voire

second, sur les navires du groupe familial ». De quoi, à l'instar d'un Duguay-Trouin, d'un Du Casse ou d'un Cassard, en faire un personnage qui, loin d'être un nanti, bénéficie de conditions favorables pour se lancer dans une carrière maritime. La religion n'est pas un obstacle en 1667 lorsque, embarqué sur le navire amiral les *Sept Provinces*, il remonte la Tamise et la Medway sous les ordres de l'amiral de Ruyter. Il revient néanmoins dans sa ville natale, donc en France, en 1673, et débute une impressionnante série de campagnes comme capitaine corsaire. Deux points sont développés. La course est une loterie, certes, mais elle repose pour les armateurs sur un réseau d'hommes de confiance. Les meilleurs commencent par diriger des coques de noix, ici la galiote le *Roi David* de 35 tonneaux et 2 canons, et voient les responsabilités grossir en même temps que leur navire, leur artillerie et leur équipage, en cas de succès (la *Royale* de 80 tonneaux puis la *Palme* de 120). L'autre aspect est le travail de groupe. Contrairement aux Malouins, volontiers solitaires, les conditions mêmes de la caprerie en mer du Nord et dans le Pas-de-Calais nécessitent une collaboration étroite des corsaires. D'autres noms gravitent autour de Jean Bart, de Willem Dorne à Alexandre Jacobsen, sans oublier le frère d'armes, Charles Keyser. L'exemple de Panetié, les conseils d'Hubert, commissaire général de la Marine, ou les injonctions de Vauban, ou les trois à la fois ? Jean Bart est fait lieutenant de vaisseau en 1679. Corsaire, il le restera en partie, mais au service du Roi. Surtout, il mènera désormais une carrière ponctuée de responsabilités moins profitables de prime abord mais que Louis XIV apprécie par-dessus tout, comme les escortes de convois marchands, la police des mers, la surveillance des côtes. Reste un peu de butin, parfois, avec à la clé quelque pillage ou quelque tolérance à cet égard. Bien au-delà, Bart ajoute la gloire. Depuis son évasion spectaculaire en compagnie de Forbin, que l'auteur a placée au début pour mieux laisser entrevoir quel est cet homme, taiseux et sobre, jusqu'au coup de filet de Lagos sur le *Glorieux* (1693), puis la fameuse bataille du Texel (1694) sur le *Maure* où un convoi français chargé de précieuses céréales est repris aux Hollandais ou, la même année, la défense réussie de Dunkerque, Jean Bart, anobli, promu chef d'escadre et enrichi, disparaît à 52 ans, « symbole de l'intégration de Dunkerque à la France ».

Philippe Hroděj

Michel Jangoux, *Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)*, Paris, PUPS, 2013, 465 p.

On connaît l'odyssée extraordinaire qu'a représenté l'immense voyage du commandant Nicolas Baudin autour de la Nouvelle-Hollande (Australie) de 1800 à 1803. Entrepris sous l'égide de Bonaparte, c'est le seul grand voyage d'exploration

de la période napoléonienne. On sait aussi la course de Baudin pour devancer le britannique Matthew Flinders qui avait organisé une circumnavigation de l'Australie en sens inverse. Mais l'expédition de Baudin présente la particularité d'avoir été marquée par d'innombrables incidents, accidents, conflits, désertions massives, insubordinations, au point que les récits du périple minorent ou ignorent même le rôle de Baudin, capitaine presque unanimement détesté. Les difficultés commencèrent dès le début du voyage. Parties du Havre le 19 octobre 1800, les deux corvettes *Le Géographe* et *Le Naturaliste* mirent cinq mois pour gagner l'île de France, base de départ pour la Nouvelle-Hollande. Là ce fut la débandade puisque pas moins de onze des savants embarqués et onze membres des états-majors abandonnèrent l'expédition !

Une telle déroute mérite évidemment explication. C'est l'objet de cet ouvrage passionnant du professeur Michel Jangoux qui se situe en amont du voyage proprement dit, c'est-à-dire dans les années 1798-1800. C'est là qu'il faut chercher les erreurs, les oppositions, les malentendus, les conflits politiques et religieux dont la révélation au fil du temps devait remettre en cause non seulement les résultats mais l'existence même de l'expédition. L'analyse détaillée des navires eux-mêmes, de leur avitaillement, mais surtout de leurs équipages et de leurs passagers, à travers les documents administratifs et les correspondances officielles et privées, constitue l'ossature de l'ouvrage. L'un des défauts majeurs de la conception même de l'entreprise a été l'embarquement d'une masse de savants civils avec leurs impedimenta et même des esclaves ; bon nombre d'entre eux ne supportèrent ni la mer, ni la promiscuité née de l'exiguïté des navires, ni la discipline exigible sur un bateau en route pour un périple de plusieurs années. La volonté de Bonaparte d'associer des savants aux expéditions lointaines, qui donna de bons résultats lors de la campagne d'Égypte, se révéla ici une catastrophe. Le confinement à bord des navires, les risques et les contraintes de la mer ne sont pas supportables par tout le monde. La Marine devait tenir compte par la suite de cette impossibilité à faire coexister à bord des civils imbus de leurs prérogatives et la hiérarchie du commandement des vaisseaux. Sous la Restauration, lorsque la France reprit les grandes expéditions de circumnavigation, celles-ci n'embarquèrent que des officiers de marine ayant des compétences de savants ou d'artistes. En particulier, les frères Henry et Louis Freycinet, enseignes de vaisseau, et l'aspirant Hyacinthe de Bougainville, fils du « grand » Bougainville, qui avaient participé à l'expédition de Baudin, se gardèrent bien de rééditer la même erreur fatale lorsqu'ils préparèrent leur propre périple dans le Pacifique. Au total, un ouvrage d'un grand intérêt dont la lecture s'impose en préliminaire à celle des récits passionnants du voyage lui-même.

Christian Huetz de Lempis

On considère de façon schématique que le XVIII^e siècle fut celui des négociants comme le XIX^e fut celui des capitaines d'industrie. Se loge sans doute derrière cette vue cavalière la dichotomie traditionnelle entre l'ère du capitalisme marchand et celle du capitalisme industriel, chaque âge ayant eu sa figure archétypale. Le premier mérite du livre de Jean-François Klein est de rappeler – vérité pourtant d'évidence – l'importance du rôle du négoce international au temps d'un capitalisme industriel triomphant dont les marchés s'étendent plus que jamais au vaste monde. Ce livre dense est d'abord un plaidoyer pour une histoire des entrepreneurs au grand commerce, qui reste largement à faire. Si nombre de manufacturiers, de maîtres de forges ou de banquiers figurent au panthéon des bâtisseurs du monde contemporain, on serait bien en peine de citer un grand nom de négociant. L'ouvrage souligne plus largement le bien-fondé de la biographie en histoire économique, en l'occurrence une approche microéconomique ou une histoire par le bas de deux mondialisations successives : celle qui connaît son apogée au siècle des Lumières, puis celle qui émerge à partir des années 1850. Dans un style alerte et précis, Jean-François Klein raconte donc l'histoire en trois actes – ou plutôt en trois générations –, d'une dynastie de négociants, les Desgrand, partis de peu mais parvenus au sommet des affaires.

Le deuxième intérêt de cette étude réside dans la double dimension analytique qu'elle conduit de bout en bout. Tout d'abord, parce que l'auteur rappelle constamment l'instabilité du contexte général dans laquelle se meuvent ces entrepreneurs. On suit alors les transformations de l'activité négociante imposées par les mutations structurelles de l'économie, ainsi que les incessantes stratégies d'adaptation des acteurs aux rythmes violents de la conjoncture, qu'ils soient liés aux retournements du marché ou aux événements politiques ou militaires. Mais c'est l'autre dimension analytique qui constitue assurément le point fort de cet ouvrage, ce que Jean-François Klein souligne d'ailleurs dans son introduction : on ne peut vraiment cerner le monde du négoce si l'on n'insiste pas sur le rôle du « réseau d'acteurs », dont il faut rappeler, en guise de postulat, l'importance méthodologique, tout en approfondissant la réflexion sur ce concept flou parce que ductile et donc difficilement préhensible. C'est cette sorte de « boîte noire » de l'histoire que l'auteur s'emploie à préciser en développant les notions, qui lui sont chères, de « linocratie », de « sociabilité réticulaire », de « multiplicité », ou encore d'« acteur nodal ». Et Jean-François Klein tire le fil, au départ ténu, depuis ce Vivarais dont il nous rappelle, à la suite de Michel Cotte, qu'il fut avec les régions stéphanoise et roannaise limitrophes l'un des berceaux de la révolution industrielle en France, grâce, en particulier, à la présence d'un vivier d'entrepreneurs exceptionnels dont les Montgolfier et les Seguin ont été les figures

saillantes. Les uns comme les autres étaient, du reste, apparentés aux Desgrand. Progressivement, la mise en place de stratégies scolaires, professionnelles, matrimoniales, la formation de solides réseaux d'amitiés transforment le fil en toile aux ramifications complexes. Mais l'historien tient à tenir tous les bouts en suivant pas à pas, génération après génération, au gré de l'ascension familiale, les liens qui se nouent dans la galaxie Desgrand, prenant un soin d'entomologiste à montrer le capital social, financier, économique ou politique – parfois les quatre à la fois ! – que chaque acteur apporte au réseau familial – ce dernier faisant lui-même partie d'autres nébuleuses réticulaires dont il serait vain de trouver un centre et des limites. Précisons que l'auteur a eu l'heureuse idée de présenter les différentes branches de sa dynastie dans d'utiles arbres synoptiques (p. 26 à 29).

Bien entendu, la constitution et l'extension du réseau se lisent aussi dans sa spatialité. Son horizon s'élargit avec les changements d'échelle de l'entreprise qui de régionale devient nationale puis internationale et ultramarine, poussée par cette révolution industrielle qui entraîne les entreprises françaises à élargir leurs marchés d'approvisionnement et leurs débouchés. Bien entendu, le négoce du textile, filière reine de l'industrialisation, qui constitue le cœur du métier des Desgrand, les conduit à être en relation avec tout ce que la France et l'Europe occidentale et méditerranéenne comptent de filateurs et de tisserands. C'est avec la troisième génération, celle de Paul Desgrand, que s'enclenche véritablement l'internationalisation des affaires : délaissant le négoce des indiennes et des draperies pour celui des soies grèges, il transfère le siège social à Lyon, ville à la fois proche du Vivarais natal et capitale internationale de la soierie. S'y installer et y réussir est une forme de consécration pour la famille. Lyon constitue le pivot à partir duquel les Desgrand se lancent, avec des fortunes diverses, dans l'aventure ultramarine des mers du Sud, de l'Australie, au commerce de laines si prometteur, de la Chine surtout où Paul fait figure de pionnier en important des soies en droiture, qui évitent ainsi l'étape intermédiaire et coûteuse de l'entrepôt londonien. C'est pourtant avec lui que s'éteint une aventure d'un siècle et demi. Inutile d'invoquer la théorie infondée des trois générations pour mieux s'en tenir aux faits : le dernier de la branche aînée des Desgrand n'a pas eu de successeurs. L'échec final n'est pas dû à l'incompétence du petit-fils du fondateur de la dynastie, puisqu'il a, au contraire, porté les affaires à un degré d'internationalisation jamais atteint, mais les tensions monétaires sur l'argent, au cours des années 1850 et 1860, ont révélé les limites de l'envergure de l'entreprise Desgrand, laquelle a surtout manqué le passage du négoce familial à la constitution de grands groupes financiers, dans un contexte où le capitalisme changeait de nature à vive allure. Le système complexe des relations interpersonnelles qui avait soutenu l'ascension des Desgrand n'était plus adapté à la mondialisation de la fin du XIX^e siècle.

Bruno Marnot

La publication de cet ouvrage, écrit par un collectif qui rassemble essentiellement des chercheurs liés à l'université de La Rochelle, s'inscrit dans le contexte du regain des études sur le passé des ports négriers. Il s'agit ici de répondre à deux objectifs clairement affirmés dans le titre de ce livre : tenter de cerner les spécificités de la traite rochelaise, et mettre l'accent sur l'influence de la pratique de « l'odieux commerce » à la fois dans un espace régional et dans une société urbaine qui fut aussi bien la première à entrer dans l'engrenage négrier – dès le dernier tiers du xvii^e siècle – qu'à l'abandonner – au début du xix^e siècle – en raison de la présence à Rochefort de la police maritime chargée de lutter contre la traite illégale.

404

Le plan de l'ouvrage, organisé en suivant successivement les trois termes déclinés par la loi du 21 mai 2001, accentuée, avec ce second objectif, la volonté des auteurs de contribuer, au-delà de l'écriture d'un ouvrage scientifique, aux débats en cours sur le passé négrier des villes portuaires : après une première partie rassemblant un ensemble de dix contributions destinées à présenter les fondements techniques, économiques et humains de la traite à La Rochelle – un port qui, malgré sa modeste démographie (18 000 habitants), parvint à se hisser au second rang en nombre d'expéditions des ports négriers français à la fin du xviii^e siècle –, il se prolonge par un nombre identique d'articles centrés sur la question de l'influence sociétale de l'esclavage dans la société rochelaise, la dernière partie mettant en perspective la montée du processus abolitionniste dans cette ville. L'ouvrage s'achève par un ensemble de contributions présentant les héritages contemporains liés à l'histoire de la traite rochelaise, héritages qui émergent notamment dans le bâti urbain et dans la présence rochelaise aux Antilles.

Voulue à la fois comme une publication scientifique marquée par une attention particulière aux enjeux historiographiques et aux nouvelles approches méthodologiques, et comme un projet éditorial tourné vers le grand public – cet aspect étant exprimé dans l'introduction qui prend soin de rappeler le contexte des débats entourant ce sujet placé sous le feu des projecteurs depuis quinze ans en raison des enjeux mémoriels qu'il recouvre –, la synthèse de Mickaël Augeron et d'Olivier Caudron présente deux intérêts principaux.

Le premier réside dans sa capacité à témoigner de façon concrète des progrès méthodologiques considérables qui ont été enregistrés au niveau de la recherche sur l'étude du passé esclavagiste des villes portuaires. Dans cette perspective, on soulignera notamment l'attention prêtée aux acquis de l'archéologie : elle émerge dans l'étude des sucreries rochelaises qui furent, dès la fin du xvii^e siècle, la base du développement du commerce colonial dans cette ville.

On remarquera également la volonté d'ouverture de l'ouvrage à des travaux fondés sur le réexamen de sources mobilisées dès les études pionnières de Jean Mettas et de Serge Daget concernant les expéditions négrières. De ce point de vue, les textes présentés sur le recrutement des équipages négriers et sur la présence des noirs et des mulâtres en Aunis – qui contribuent activement à faire progresser la connaissance sur ce sujet valorisé par la publication récente du *Dictionnaire des gens de couleur dans la France moderne* dirigé par Erick Noël – montrent sous un nouveau jour la richesse des possibilités offertes par l'étude des registres de désarmement des bateaux et des matricules des équipages maritimes. Comme le montrent les contributions sur les figures de capitaines négriers – Claude-Vincent Polony, Jacques Carayon –, sur le favori Augustin ou sur le célèbre négociant Samuel Demissy, l'ouvrage n'oublie cependant pas de prendre en compte les apports à la réflexion sur le fait esclavagiste des études de cas qui, après avoir été longtemps négligées, sont l'objet de l'intérêt croissant des historiens.

À côté d'une sensibilité aux approches novatrices, l'ouvrage présente un second intérêt : c'est celui, en raison des choix opérés, de permettre de mesurer vraiment l'importance de l'influence de la traite dans les mentalités des habitants des villes portuaires concernées par celle-ci. Cette possibilité vient de la rupture proposée par cette étude par rapport aux synthèses précédentes écrites sur la traite et l'esclavage dans les ports négriers, notamment à Bordeaux et à Nantes, lesquelles se caractérisent par l'attention presque exclusive portée aux incidences de la pratique de la traite dans les activités économiques et dans l'organisation du trafic dans ces ports. Or, comme le confirment les quelques approches proposées dans ce livre autour de ces thèmes, c'est dans ces domaines d'activité que la pratique de la traite semble avoir eu le moins d'influence pour l'évolution des mentalités des habitants des villes portuaires concernées. Grâce au choix de privilégier l'étude des comportements sociaux et culturels, les auteurs peuvent en revanche saisir la réalité d'une influence sociétale dont l'importance émerge dans la place occupée par la traite dans les préoccupations et les stratégies de l'élite intéressée par le développement de l'économie coloniale, et dans les conséquences d'une présence humaine spécifique liée à l'activité négrière.

La conscience de l'intérêt de la traite dans les mentalités du négoce rochelais est en effet un trait fort de cette étude. Elle est due à la précocité de l'implication des familles rochelaises dans l'économie coloniale : sucreries dès le milieu du xvii^e siècle, et indigoteries – secteur dont l'étude des possessions de la famille Belin Desmarais montre l'importance. C'est dans l'étude des correspondances familiales, comme celle de Charles Boutin, et des réseaux relationnels professionnels que l'ouvrage montre au mieux cette influence qui est amplifiée après le recentrage des capitaux rochelais autour de la traite qui suit la guerre de

Sept Ans. Elle explique la formation d'un lobby colonial qui s'exprime avec force à la veille de la Révolution dans l'étude des procès-verbaux des séances, tenues entre octobre 1789 et l'été 1790, de la Société des colons franco-américains de la Rochelle, émanation du lobby négrier parisien.

L'influence de la traite dans la société rochelaise et, plus généralement, dans les sociétés de l'Aunis et de la Saintonge est cependant surtout consolidée par la présence de populations amérindiennes et noires dont l'ouvrage permet de mesurer l'importance avec précision. On compte ainsi 660 Noirs déclarés auprès du greffe de l'Amirauté de 1719 à 1777, majoritairement domiciliés dans la paroisse la plus riche de La Rochelle, Saint-Barthélémy. Caractérisée comme à Nantes et au Havre par une grande diversité sociologique, c'est cette présence qui accroît l'influence de la traite dans l'évolution de la vie sociale, notamment à partir du moment où, avec le ministère Choiseul, est mise en place une politique visant à endiguer l'arrivée de migrants jugés de plus en plus encombrants. La perturbation sociétale engendrée par le développement de la traite est d'autant plus grande dans les villes d'Aunis et de Saintonge que la présence de ces populations se développe dans le cadre d'un particularisme juridique régional. En effet, la ville de La Rochelle appartenant au ressort du parlement de Paris qui n'a pas enregistré les textes de 1716 et de 1738, les esclaves y reçoivent plus souvent qu'ailleurs des requêtes favorables aux demandes qu'ils adressent à la Table de Marbre. Avec la démonstration de la forte conscience que fut celle des élites rochelaises des intérêts liés au commerce triangulaire, ce constat de la grande influence exercée par la présence de cette population noire contribuera assurément à encourager les chercheurs engagés dans le chantier de l'étude de la construction d'une identité culturelle originale dans les villes portuaires qui furent les plus impliquées par le développement de la traite, à approfondir leurs travaux.

Éric Saunier

Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 », n° 4 d'*Études marines*, mars 2013, 198 p.

Cet ouvrage issu de la revue du Centre d'études supérieures de la Marine, préfacé par Olivier Chaline et postfacé par Robert Franck, est le fruit d'une écriture à plusieurs mains, mais qui se signale néanmoins par l'homogénéité et la cohérence du propos. Les neuf auteurs – Patrick Boueille, Jean-Baptiste Bruneau, Nicolas Dujin, Dominique Guillemin, Mathieu Le Hunsec, Jean de Préneuf, Laurent Suteau, Thomas Vaisset, Philippe Vial – livrent un recueil qui constitue en quelque sorte la synthèse du renouvellement historiographique qui s'est produit ces dernières années dans l'histoire navale contemporaine française. La bibliographie figurant à la fin de l'ouvrage témoigne de l'importance des travaux menés au cours des dernières décennies, même si les

auteurs avouent la persistance de nombreuses zones d'ombres. Divisé en sept chapitres chronologiques, ce livre fournit les clés de compréhension de l'histoire de la Marine nationale depuis les débuts de la Troisième République, laquelle a d'ailleurs pu s'appuyer sur un legs impérial considérable. Ce n'est d'ailleurs pas le moindre tour de force de cet opuscule d'un peu moins de 200 pages que de couvrir l'ensemble des aspects de l'histoire de la Navale, qu'il s'agisse des opérations militaires, bien entendu, mais aussi des réflexions stratégiques, des choix politiques, de la carrière des marins ou encore de la place de l'arme navale et de l'institution de la Marine dans l'ensemble du dispositif militaire français. Les différentes grilles d'analyse sont, du reste, constamment replacées dans le contexte diplomatique et géopolitique de leurs temps.

L'introduction rappelle, à juste titre, que la Marine française de l'époque contemporaine est le produit d'une longue histoire, faite de discontinuités, avec ses hauts faits d'armes et ses désastres, ses promoteurs illustres ou injustement oubliés, ses ambitions et ses limites. De fait, l'une des constantes de la Marine française depuis 1870 est son incapacité à se hisser au rang des marines de rang mondial, britannique hier, américaine aujourd'hui. Ce second rôle parmi les puissances hégémoniques alliées a déterminé en grande partie ses options stratégiques. C'est, du reste, l'un des intérêts majeurs du livre que de remettre au cœur du sujet la problématique géostratégique structurelle de la France, constamment tiraillée entre sa « tradition continentale » et ses ambitions ultramarines, qui attestent de son aspiration à accéder au rang de puissance mondiale. Si le titre insiste sur la notion de « révolution », c'est assurément dans ses différentes dimensions qu'il faudrait la décliner, tant elles ont été nombreuses depuis presque 150 ans. À commencer par la succession de révolutions technologiques entamées avec la conversion à la vapeur, voulue par Napoléon III, jusqu'aux sous-marins à propulsion nucléaire, ou encore les transformations continues des armements et des blindages. Ces innovations n'ont pas été sans conséquences sur les choix budgétaires, tactiques et stratégiques, ainsi que sur l'évolution du format des armées navales. On peut d'ailleurs relever un paradoxe : si la Marine a disparu comme entité politico-administrative, au nom d'une conception interarmée confondue dans un seul ministère, elle est passée en un siècle et demi d'armée auxiliaire d'une institution qui a longtemps privilégié l'armée de terre au rang d'outil majeur de la puissance française, qu'il s'agisse de la dissuasion nucléaire ou des opérations extérieures (OPEX).

De l'ensemble dense d'informations fournies par cet ouvrage, on peut retenir quelques points saillants : le rôle de la crise de Fachoda dans la prise de conscience des lacunes de la marine de guerre ; la définition tardive, dans la séquence précédant la Grande Guerre, d'une doctrine navale cohérente et

jamais menée à terme ; la nécessaire réévaluation du rôle de la Marine pendant la guerre de 1914-1918 où la place centrale des combats terrestres a trop longtemps obnubilé les historiens ; l'effort de modernisation de la flotte durant l'entre-deux-guerres qui a procédé d'un constat d'infériorité numérique et technologique ; l'appréciation nuancée de son rôle pendant l'Occupation qui fut la période la plus tourmentée de son histoire récente, mais dont « le souvenir des errements [...] va hanter la Marine jusqu'à nos jours » (p. 155). Toutefois, la césure majeure intervient bien avec la seconde guerre mondiale et l'entrée dans un monde nouveau, qui a d'abord été celui de la Guerre froide, auquel a succédé celui des menaces multilatérales où l'appréhension de l'ennemi devient plus complexe. Le grand nombre de photographies qui accompagne le propos renforce le caractère pédagogique d'une synthèse claire, qui fournit nombre de clés de lecture et, par conséquent, matière à réflexion. Il s'impose comme le premier ouvrage vers lequel doit se tourner tout étudiant désireux d'orienter ses recherches sur ce sujet. L'avenir nous dira s'il faut le considérer comme le manifeste de la « Jeune École » d'histoire navale contemporaine.

Bruno Marnot

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), *Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (xv^e-xx^e siècle)*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 2013, 229 p.

Cet ouvrage, fruit d'un travail collectif rassemblant les contributions d'une vingtaine d'auteurs, français et espagnols, est construit autour d'une problématique forte relative à un ensemble littoral qui, de Concarneau à La Corogne, s'est souvent joué des frontières politiques.

Avec 1 700 km de côtes jalonnées de nombreux établissements portuaires, le golfe de Gascogne – ou de Biscaye – ne peut certes pas se prévaloir de former une façade maritime européenne « avec de puissants ports formant une “région” portuaire » ainsi que définie par André Vigarié pour la *Northern Range*. Au vrai, l'enjeu est de décrypter les dynamiques à l'œuvre depuis le xv^e siècle au sein des différentes composantes de cet ensemble pour comprendre, en effectuant des variations d'échelles d'analyse, l'évolution des lignes de force spatiales et économiques qui se sont produites sur le temps long. Ni collection de monographies portuaires, ni étude des dynamiques portuaires à l'échelle nationale, l'ouvrage opte pour un autre cadre d'étude à savoir « l'échelle méso-économique », suivant en cela les travaux pionniers d'André Vigarié et de Jean Heffer, et ceux plus récents de François Gipouloux.

La vision d'ensemble de l'organisation et de l'évolution de la façade maritime, de la fin du Moyen Âge à la veille du xix^e siècle, est au cœur de la première partie de la réflexion générale. Si les secteurs ibérique et français présentent au xv^e siècle des distinctions, ce sont les liens économiques et humains qui dominent le

dispositif portuaire du golfe de Gascogne avec de fortes complémentarités commerciales où Biscayens et Bretons font figure de principaux « rouliers du transport maritime » (Javier Añibarro Rodríguez, Beatriz Arizaga Bolumburu, Michel Bochaca, Alain Gallicé, Mathias Tranchant). Les territoires français et ibérique présentent toutefois, à compter du début du xvii^e siècle, une organisation originale liée à leur armature portuaire militaire ; l'extension de leurs arrière-pays respectifs et le redéploiement des activités de construction militaire provoquent une dynamique à l'échelle de l'ensemble du Golfe que traduit l'importante circulation maritime à court rayon ou cabotage (David Plouviez). L'enjeu stratégique et commercial que représentent d'une manière générale les littoraux, et notamment les ports atlantiques, conduit à la fin du xviii^e siècle l'État royal français à confier au maître des requêtes Daniel Chardon une tournée d'inspection qui offre une approche globale du régime administratif et fiscal des ports du royaume et fournit des enseignements majeurs sur les ambitions de la politique portuaire dans le golfe de Gascogne (Sylviane Llinarès). Replacé dans la longue durée (1400-1850), le commerce atlantique, c'est-à-dire intercontinental passant par l'Atlantique, a certes eu des effets sur la croissance européenne en général mais plus encore sur celle des ports situés entre les pointes nord de la Bretagne et de la péninsule Ibérique (Guillaume Daudin).

La deuxième partie de l'ouvrage est consacrée aux différentes dynamiques commerciales, régionales et locales, ainsi qu'au jeu des acteurs respectifs. Les relations commerciales entre ports espagnols et français, marquées par d'intenses courants d'échanges régionaux, accordent également une place importante au grand cabotage intra-européen et aux trafics avec le continent américain. C'est l'occasion de pointer, à travers le cas de Bordeaux, dont la géographie commerciale est présentée à partir du xvi^e siècle (Francis Brumont), la flexibilité du système d'approvisionnement imposée à l'État et aux acteurs économiques par les conflits du xvii^e siècle (Caroline Le Mao). Cette adaptation observée alors pour le transport des marchandises de la Marine se perçoit au xviii^e siècle lorsque Rochefort et Tonnay-Charente se trouvent placés entre concurrence et complémentarité (Thierry Sauzeau). La dynamique commerciale impulsée par les ports, qu'il s'agisse de trafics de marchandises, de pêche ou de transport de passagers, se vérifie également pour les ports de Galice (Jesus Miras Araujo). Les solides bases économiques établies dans les plus importants établissements portuaires du Golfe rendent compte du maintien, lors du passage à l'ère industrielle contemporaine, d'un intense trafic caboteux malgré la concurrence de la voie ferrée et du transport routier : dans la première moitié du xx^e siècle, des armements locaux et spécialisés – petits cargos et pétroliers caboteurs – cohabitent encore avec de puissants chargeurs aux horizons lointains (Christian Borde).

La modification de l'échelle d'observation permet, en troisième et dernière partie, de privilégier le destin de certains ports emblématiques des mutations observées dans cet espace : la cité portuaire de Laredo, « maillon d'une économie d'interface » (David Gabiola Carreira), le port asturien d'Avilès (Helena Carretero Suárez), l'établissement voisin de Gijón, port exportateur de charbon, bon exemple de la capacité d'adaptation des ports du golfe de Gascogne à l'ère industrielle et à la mondialisation contemporaine qui tend à les marginaliser (Guy Saupin), et Bilbao, port industriel qui a réussi à relever le défi de l'industrialisation lourde au XIX^e siècle et à opérer au siècle suivant une translation de ses activités sur le littoral (Alexandre Fernandez). Bilbao, qui affiche désormais l'ambition d'être la future tête de pont des ports du golfe de Gascogne, offre avec Nantes et Bordeaux, un exemple de restructuration et de requalification des sites portuaires à partir de leur fleuve, le passé maritime étant regardé comme un véritable levier du redéploiement économique (Françoise Taliano-Des Garets).

410

Au total, les contributions rassemblées et articulées de manière harmonieuse par les directeurs de l'ouvrage répondent à la problématique initiale en mêlant, dans les trajectoires recomposées, les logiques de solidarité et de concurrence, les efforts communs et les entreprises individuelles. Elles permettent de suivre avec finesse les transformations et adaptations intervenues dans cet espace sur le temps long et de s'interroger sur le devenir de ce segment de l'Arc atlantique qui reste à construire, c'est-à-dire sur le projet collectif qui permettrait d'esquisser « les premiers contours d'une véritable économie macro-régionale articulée sur un beau réseau de villes-ports » (A. Fernandez). Trois options sembleraient s'esquisser : développer une politique de patrimonialisation et de promotion touristique de la « vocation » maritime, insérer les régions riveraines du golfe de Gascogne dans un conglomérat, courant de l'Andalousie à l'Écosse, placé en position d'interface entre le Vieux Continent et le reste du monde, ou retourner vers l'Atlantique en opérant une division interrégionale du travail avec un axe Bilbao-Bordeaux connecté au cœur de l'Europe. En étant attentif aux respirations chronologiques qui scandent les mutations structurelles de l'économie et la géographie des échanges internationaux, les grandes séquences analysées, faites de dynamiques régionales et de constants reclassements portuaires, soulignent le jeu complexe de la compétition et de la complémentarité entre les ports du golfe de Gascogne, dialectique qui rendrait compte *in fine* du relatif effacement contemporain de cet espace maritime. Néanmoins, « l'inefficacité du transfert modal du fret routier » (programmes Marco Polo), dénoncée par la Cour des comptes européenne en août 2013, ne pointe-t-elle pas les difficultés à mettre en œuvre un projet collectif, à commencer par les tentatives de développement de la circulation maritime à courte distance dans le golfe de Gascogne ?

Cette étude, la première du genre consacrée à cet espace, combinant destinées individuelles et collectives, est un apport important et novateur pour comprendre dans sa globalité l'évolution de ce littoral, de Concarneau à La Corogne, de « l'automne du Moyen Âge » à nos jours. On pourra simplement regretter dans cette publication de qualité, accompagnée de tableaux, cartes, plans et photographie, quelques coquilles (François Gipouloux et Thierry Sauzeau prénommés respectivement Jean, p. 7 et Pierre, p. 211) et la mention des « ports du Nord-Est français, de la Bretagne à la Picardie » (p. 209), comme il sera difficile de suivre l'affirmation sans appel de l'auteur de la conclusion lorsqu'il mentionne « l'ampleur d'une économie maritime méconnue ou maltraitée, voire méprisée, le cabotage » (p. 209) ; la lecture du numéro 8 de la *Revue d'histoire maritime* pourrait atténuer, sinon corriger, cette assertion.

Gilbert Buti

Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), *Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, coll. « MPI série Amériques », 2013, 252 p.

Cet ouvrage collectif est issu des communications de la journée d'études TEMA intitulée « Navigations et mobilités », qui a eu lieu à Bordeaux le 2 décembre 2011, dans le cadre de l'EA AMERIBER 3656. Il fait suite à un premier volume intitulé *À pied, à cheval, en voiture : l'Amérique indépendante et les moyens de transports*. Cet ouvrage rassemble les travaux de nombreux chercheurs spécialisés dans l'histoire maritime atlantique et l'histoire culturelle des transports, en particulier en Amérique latine. Le séminaire, qui a inspiré cet ouvrage, fait partie du projet de recherche TEMA sur les transports, échanges et les mobilités en Amérique.

Le volume se propose de traiter le sujet de la navigation maritime et fluviale selon trois volets complémentaires : l'économique, le politique et le culturel. Ces thématiques sont abordées au travers de l'espace latino-américain, du Chili à Cuba, en faisant un crochet par la façade atlantique européenne. La chronologie des articles intègre volontairement les périodes pré- et post-indépendances pour mieux cerner les évolutions et les caractéristiques de la navigation.

La première partie, réunissant trois articles, se propose de traiter des enjeux économiques et commerciaux ainsi que des liens entre Europe et Amérique latine au travers de la navigation transatlantique. Bruno Marnot présente dans « Trafic des ports français avec l'Amérique latine au XIX^e siècle » l'évolution des relations et des échanges entre les deux continents tiraillés entre entente économique et tension commerciale. Alvar de la Llosa, quant à lui, s'intéresse aux échanges maritimes transatlantiques au XIX^e siècle au travers du port de Santiago de Cuba. Dans « Les consuls de France à Santiago de Cuba (1928-1898), témoins de

l'évolution du transport maritime transatlantique », l'auteur propose autour du regard consulaire, différents facteurs politiques, économiques, sanitaires et techniques ayant favorisé ou ralenti le développement du trafic maritime transatlantique. Enfin, Ester Ferrer propose dans son article « Rafael Monteón et l'art de la navigation : marines, navires et épisodes maritimes dans l'Amérique latine du XIX^e siècle », la représentation de la mer et de la navigation espagnole au travers de l'œuvre du peintre Rafael Monteón (1843-1900).

412

Le second volet de l'étude porte sur « les voies fluviales et maritimes : un défi pour les jeunes nations latino-américaines », autour de trois articles traitant des trois jeunes nations d'Amérique du Sud au XIX^e siècle. Carla Fernandes, tout d'abord, propose une réflexion sur le rôle de la frontière fluviale au Paraguay dans les enjeux politiques de la construction de l'identité nationale. Frontière fragile et fermée au Paraguay, Mélanie Sandler nous montre en quoi le fleuve est considéré comme un élément d'ouverture et de cohésion territoriale en Argentine à travers la vision de Sarmiento et d'Alberdi. Après les voies fluviales, l'espace maritime est évoqué avec la contribution de Nathalie Jammet-Arias qui analyse « Le lent développement de la navigation au Chili au XIX^e siècle » par suite de l'isolement et du danger potentiel. Malgré tout, le développement de la marine de guerre militaire n'est pas perçu par les autorités politiques chiliennes comme un élément d'unification territoriale.

La troisième et dernière partie, qui s'intitule « Aventures au long cours : corsaires, explorateurs et gens de mer dans le Nouveau Monde », s'intéresse aux figures et représentations littéraires liées au monde maritime. En élargissant le cadre chronologique des indépendances, Lise Segas propose une analyse de l'œuvre du poète-soldat Juan de Miramontes, *Armas Antárticas*, qui raconte les menaces des corsaires anglais dans l'Amérique espagnole du début du XVII^e siècle. Elle nous explique comment la mer apparaît aux yeux des Espagnols comme la nouvelle frontière à pacifier et le terrain de jeu des armes insoumises. S'agissant du XVIII^e siècle, Béatrice Chenot, dans « Fortunes de mer. Hasards de la navigation au large des côtes de Patagonie : l'expédition Anson (1740-1744) », nous plonge dans le voyage réalisé par l'amiral anglais Anson au sud de l'Amérique, qui s'inscrit dans l'exploration et la reconnaissance de territoires mal contrôlés par les Espagnols. Il en est de même de l'exploration menée par l'Argentin Juan Batista Ambrosetti au XIX^e siècle dans l'ancien territoire jésuite des missions. Sabrina Gonnard expose « La navigation dans le Territoire de 'Misiones' à la fin XIX^e siècle », dont les intérêts mêlent découverte scientifique et développement économique. À ce titre, Isabelle Tauzin-Castellanos nous plonge « Sur les traces du Bordelais dans le Pacifique sud » autour du journal de bord du capitaine de Roquefeuil, envoyé au large des côtes chiliennes et péruviennes afin de gagner de nouveaux marchés commerciaux et devenu malgré lui témoin

des luttes d'indépendance. Enfin, Valérie Joubert Anghel rapporte les mythes et légendes liés aux naufrages des navires dans les mers du Sud autour de l'exemple du *Caleuche* dans l'archipel de Chiloé au Chili.

Le volume *Contre courants, vents et marées* est l'occasion de faire avancer les connaissances scientifiques sur la vaste et complexe question des déplacements dans les Amériques. Tout son intérêt réside notamment dans le dialogue interdisciplinaire mis en place autour de la question des représentations et des acteurs en présence. On ne peut que saluer les pistes proposées, qui s'inscrivent dans une démarche plus générale.

Grégory Corps

Jean-Philippe Zanco (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, Kronos, 2013, 564 p., préface d'Étienne Taillemite.

Dans sa préface, Étienne Taillemite justifiait cette entreprise par le traitement jusqu'alors négligent accordé aux ministres de la Marine dans les différents dictionnaires consacrés de plus ou moins près au sujet. Il évoque, au passage, les noms de grands serviteurs de l'État injustement ignorés ou maltraités par l'historiographie. Le présent ouvrage vient à point pour rectifier ces deux lacunes. Auteur d'un livre remarqué sur le ministère de la Marine sous le Second Empire (2005), Jean-Philippe Zanco connaît bien son sujet. Le projet du dictionnaire général remonte à 2005, et il a été mené à terme en l'espace de sept années. Pour y parvenir, le directeur de l'ouvrage a réuni une équipe de vingt-six rédacteurs, venus d'horizons professionnels divers, qui ont écrit 189 notices.

Ce livre présente deux mérites principaux. Le premier réside dans la longue introduction, de presque 70 pages, qui dresse un historique de la grande maison de la rue Royale. Ce propos liminaire est ponctué d'utiles organigrammes relatifs à l'évolution administrative du ministère et d'un précieux tableau synoptique relatant les états de service des sous-secrétaires d'État, secrétaires d'État et ministres, par règnes et régimes politiques (p. 92-114). Il convient de louer ces intentions pédagogiques, indispensables quand on aborde l'aride histoire administrative. Le ministère de la Marine est né de l'œuvre unificatrice de Colbert, et Jean-Philippe Zanco résume avec précision les scissions majeures de son histoire presque tricentenaire. C'est d'abord la phase de montée en puissance tout au long du XVIII^e siècle, qui se caractérise par un effort permanent de spécialisation et de rationalisation de l'administration centrale. Puis vient la période révolutionnaire, plus particulièrement celle de la Convention, qui accouche des réformes majeures qui ont structuré l'organisation contemporaine du ministère : inscription maritime, administration des ports et arsenaux, organisation générale de la marine militaire, composition des états-majors des vaisseaux. La restructuration effectuée sous la houlette de Monge, qui apporte

« la première classification rationnelle des affaires », fixe les grandes lignes organisationnelles de l'administration centrale pour l'avenir. Si la Marine sort meurtrie de l'épreuve révolutionnaire et impériale, le ministère semble, pour sa part, renforcé, prêt à devenir le grand « ministère de la mer » du XIX^e siècle, qui représente son apogée, du moins jusqu'à la chute du Second Empire. Puis vient, avec la Troisième République, la « lente désintégration » par réduction constante de son périmètre de tutelle jusqu'à son extinction en 1958. D'une façon générale, domine l'impression d'une grande plasticité institutionnelle de l'organisme, qui donne le sentiment d'une atmosphère de réforme interne permanente.

414

Mais, au-delà des décisions générales des chefs d'État ou de gouvernement, le prestige, les ambitions et l'œuvre du ministère de la Marine ont avant tout reposé sur les hommes qui l'ont dirigé, sinon incarné, à certains moments décisifs de son histoire. Car le deuxième mérite de cet ouvrage, en plus de son caractère exhaustif, est de rappeler le rôle des protagonistes en situation, afin de mieux apprécier leur action réelle au sein de l'institution. Si certains ont été retenus par la postérité, d'autres ont été injustement oubliés. Ainsi justice est-elle rendue au baron Portal, dont l'éphémère passage au ministère au début de la Restauration contraste avec l'élan qu'il a redonné à la Marine, poursuivi jusque sous le Second Empire. L'ouvrage invite, du reste, à s'interroger sur le rôle du ministère dans une carrière politique. Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, des familles ou des dynasties, des Colbert aux Choiseul, ont fait de la Marine une quasi-chasse gardée en imprimant, plus ou moins fortement, leur nom et leur œuvre. Le dictionnaire rappelle aussi la figure récurrente des ministres amiraux à partir du XIX^e siècle. Mais qu'a vraiment représenté la rue Royale dans le *cursus honorum* de ceux qui y sont passés, quand on connaît le prestige à éclipse de la mer dans l'histoire nationale ? Si la Marine fut une vocation pour certains, elle n'a été assurément qu'un portefeuille de consolation ou un pis-aller pour d'autres. Pour mieux s'en rendre compte, il faut bien sûr compiler l'ouvrage au gré des 189 notices très complètes qu'il propose. Seule l'absence d'analyse prosopographique, à l'exception du diagramme relatif à la durée des fonctions des ministres (p. 72), peut laisser un léger regret ; toutefois, le lecteur tenté par un tel travail dispose désormais du matériau nécessaire. En rédigeant ce dictionnaire, Jean-Philippe Zanco et son équipe ont assurément fait œuvre utile et comblé un vide qui apparaît important *a posteriori*. Cet instrument de travail doit donc trouver sa place dans toute bibliothèque d'historien maritimiste.

Bruno Marnot