

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

Introduction – 979-10-231-1421-8



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 *et al.* 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
COMPTE RENDUS

Patrick Villiers, *Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil*..... 399

Michel Jangoux, *Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)*..... 400

Jean-François Klein, *Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales* 402

Mickaël Augeron et Olivier Caudron, *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage* 404

Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 » 406

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), *Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)*..... 408

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)*..... 411

Jean-Philippe Zanco (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*..... 413

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.