

numéro

18

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Travail et travailleurs maritimes,*

*XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle :*

*du métier aux représentations*

II Doctorants – 979-10-231-1432-4



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<sup>e</sup> siècle à la fin du XX<sup>e</sup>. 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<sup>e</sup> siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>**

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> SIÈCLE**

Bruno Marnot

**LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne**

*De Concarneau à la Corogne (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup>)*

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<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> -mi-XIX <sup>e</sup> siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert .....	387
--	-----

V  
COMPTE RENDU

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 &amp; 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)</i> .....	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i> .....	413



## 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<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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 Lauffray<sup>1</sup>, 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*<sup>e</sup> 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*<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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*<sup>2</sup>. 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*<sup>3</sup>, 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 peuple<sup>4</sup>. 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 place<sup>5</sup>. 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 main<sup>6</sup> ». 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<sup>e</sup> et au xviii<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.

248

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*<sup>7</sup>. 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 Versailles<sup>8</sup>. 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 authentique<sup>9</sup> ». 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<sup>e</sup> 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 hommes<sup>10</sup> », 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 Mollat<sup>1</sup> – 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<sup>e</sup> 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 ressources<sup>2</sup>. 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<sup>e</sup> 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.<sup>3</sup>. Il importe de comprendre la signification de ce phénomène de répétition dont les historiens ont donné des interprétations divergentes.

252

Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, mais surtout à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> 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 royal<sup>4</sup> » – 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 rivages<sup>5</sup>.

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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 significatifs<sup>6</sup>. 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 science<sup>7</sup>.

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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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, améliorer<sup>8</sup>. 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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 terme<sup>9</sup>. 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*<sup>10</sup>. 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 dépendent<sup>11</sup>.

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 maritime<sup>1</sup>. 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 romaine<sup>2</sup>. Cette tradition a perduré au fil du temps, et, au XVII<sup>e</sup> siècle, entre le golfe de Gascogne et la Manche, le vin constitue l'essentiel du cabotage breton. Même si, au cours du XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle, ou ceux de Christian Huetz de Lemp

1 D. Roche, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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 Henry<sup>3</sup>. 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 vannetais<sup>4</sup>. 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 Morbihan<sup>5</sup>. 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 2009<sup>6</sup>. 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 décloisonner la recherche<sup>7</sup>. Aussi interrogerons-nous la configuration portuaire du circuit maritime entre Bordeaux et les ports bretons dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle à 1914 », université de Bretagne Sud, 1<sup>er</sup> février 2008. Voir aussi G. Le Bouëdec, « Les petits ports bretons du xvi<sup>e</sup> au xix<sup>e</sup> 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 Londres<sup>8</sup>. Les articles d'Anne Wegener Sleeswijk illustrent le commerce et la qualité des vins consommés aux Provinces-Unies, particulièrement à Amsterdam et à Rotterdam<sup>9</sup>. L'étude de Nicole Mainet-Delair rend compte de l'approvisionnement en vin à Brest par les négociants bordelais et libournais au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>10</sup>.

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 globale<sup>11</sup>.

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 devoirs<sup>12</sup> 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

<sup>12</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 vinicole 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<sup>e</sup> siècle. Bien que les vins saintongeais et charentais soient des concurrents du vin bordelais à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, ils ne pénètrent pas dans l'ouest de la Bretagne, et ce jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> 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.

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<sup>e</sup> 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.

262

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 Bretons<sup>13</sup>.

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<sup>ie</sup>. 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 déchargement<sup>14</sup> :

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 morale<sup>15</sup>, 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle, au cours duquel l'expansion de la cité atteint son apogée. Activité portuaire et élites marchandes<sup>1</sup>, trafics intercontinentaux et géographie commerciale<sup>2</sup>, enfin dynamiques urbaines et renouvellement de la population bordelaise par les apports migratoires<sup>3</sup> 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<sup>e</sup> 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 Butel<sup>4</sup>. Cet engouement, tant pour le monde du négoce pensé en tant

- 1 Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle, et, dans le cas présent, au début du XIX<sup>e</sup> siècle) ; Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1974 ; *id.*, « Comportements familiaux dans le négoce bordelais au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*,

qu'entité que pour les plus illustres de ses représentants, qui a marqué plusieurs générations de chercheurs<sup>5</sup>, 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 mer<sup>6</sup>. 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 consacrés<sup>7</sup> 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<sup>e</sup> siècle.

- 5 Citons par ordre chronologique : Jean Cavignac, *Jean Pelet, commerçant de gros 1694-1772. Contribution à l'étude du négoce bordelais au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 1792<sup>8</sup>. 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'historiographie<sup>9</sup>, 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 corporatif<sup>10</sup>. 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'estuaire<sup>11</sup>. 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 compétents<sup>12</sup>. 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 indispensable<sup>13</sup>. 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 contractants<sup>14</sup>, 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 baptisés<sup>15</sup>, 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 part<sup>16</sup>. Questionner au XVIII<sup>e</sup> 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.

---

<sup>16</sup> 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 manquait<sup>1</sup>.

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 dessus<sup>2</sup>.

Selon l'exemple du dernier quart du XVIII<sup>e</sup> 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 guerre<sup>3</sup>.

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'avancement<sup>4</sup>.

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)<sup>5</sup>.

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 écoles<sup>6</sup>. 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 générale<sup>7</sup>.

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 A<sup>3</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 perdue<sup>8</sup> » ; 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles, l'immigration est un des domaines d'étude essentiels<sup>1</sup>. 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<sup>e</sup> siècle et les premières du XX<sup>e</sup>, 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 Havre<sup>2</sup>. 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<sup>e</sup> siècle, alors que les compagnies allemandes se dotent de navires de plus en plus rapides et imposants<sup>3</sup>. 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 classe<sup>4</sup> ».

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 1903<sup>5</sup>. 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 Havre<sup>6</sup> ». 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 longue<sup>7</sup>.

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 promotion<sup>8</sup>.

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 188 000<sup>9</sup>. 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 Suisse<sup>10</sup>. Les chiffres sont cependant très inférieurs : on en compte 18 000 en 1898, 23 000 l'année suivante<sup>11</sup>. 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 tiennent<sup>12</sup>. C'est dans ce contexte de constante augmentation – de 1899 à 1902, les immigrants transportés sont passés de 23 000 à 76 000<sup>13</sup> – 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 transportés<sup>14</sup>. 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 passager<sup>15</sup>. 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 mondial<sup>16</sup>. 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 heures<sup>17</sup>. 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 enfants<sup>18</sup>.

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 supérieures<sup>19</sup>. 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<sup>e</sup> 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 années<sup>20</sup>. 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 navire<sup>21</sup>. 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 sanitaires<sup>22</sup>.

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*<sup>23</sup>. 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 passagers<sup>24</sup>. 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 secteur<sup>1</sup>, 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 soulève<sup>2</sup>.

## 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 transport<sup>3</sup>. 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 navire<sup>4</sup>. 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 »<sup>5</sup>. 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 fréquents<sup>6</sup>. 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 flotte<sup>7</sup>.

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 complaisance<sup>8</sup>, ou encore de la délégation de la gestion de la main-d'œuvre aux agences de *manning*<sup>9</sup>. 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 autre<sup>10</sup>. 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'ordre<sup>11</sup>.

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 européennes<sup>12</sup>,

- 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 auparavant<sup>13</sup>. 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 voilà<sup>14</sup>.

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 embarquement<sup>15</sup>.

#### 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 battre<sup>16</sup> ! ». 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 champ<sup>17</sup>.

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 écriture<sup>18</sup> : 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-plan<sup>19</sup> » 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 culture<sup>20</sup>.

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 prescrit<sup>21</sup>.

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 économiques<sup>1</sup> 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 général<sup>2</sup> ».

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<sup>e</sup> 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 population<sup>3</sup>. 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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 fois<sup>4</sup>. 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 EVP<sup>5</sup> 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 ports<sup>6</sup>, 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-port<sup>7</sup>. 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 passé<sup>8</sup>. 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 <sup>xviii</sup>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<sup>e</sup> 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’événement<sup>9</sup>. 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 ;

320

- 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 ».

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)<sup>10</sup>. 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.

