



Revue d'histoire maritime

27

Varia Idoux-Renard – 979-10-231-1963-3

Mer et techniques

Revue d'histoire maritime

27

Mer et techniques

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
(33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

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

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

© Sorbonne Université Presses, 2020
ISBN PAPIER : 979-10-231-0640-4

© Sorbonne Université Presses, 2021

PDF complet : 979-10-231-1951-0

Tirés à part :

Éditorial – 979-10-231-1952-7

Introduction – 979-10-231-1953-4

Daeffler – 979-10-231-1954-1

Hulot, Jaouen & Rieth – 979-10-231-1955-8

Fourt, Faget & Pérez – 979-10-231-1956-5

Jubelin – 979-10-231-1957-2

Llinares – 979-10-231-1958-9

Bartolotti – 979-10-231-1959-6

Strigler – 979-10-231-1960-2

Barron – 979-10-231-1961-9

Varia Périsse – 979-10-231-1962-6

Varia Idoux-Renard – 979-10-231-1963-3

Varia Bonin – 979-10-231-1964-0

Chronique Bouat-Ferlier, Cordier, Le Corre & Madet-Vache – 979-10-231-1965-7

Comptes rendus – 979-10-231-1966-4

Impression & brochage : SEPEC - France

Numéro d'impression : 03265191110

Dépôt légal : janvier 2020

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 (26) était consacré au « Financer l'entreprise maritime ». Le prochain numéro (28) aura pour thème « Sortir de la guerre ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

DOSSIER MER ET TECHNIQUES

Mer et techniques	
Sylviane Llinares.....	11
La construction navale en Normandie aux XVI ^e et XVII ^e siècles	
Évolution et influences	
Michel Daeffler.....	17
Le caboteur d'Erquy-Les-Hôpitaux (Côtes-d'Armor) :	
une « exception architecturale » ponantaise au XVII ^e siècle ?	
Olivia Hulot, Marine Jaouen, Éric Rieth	35
De la pierre au Fernez :coexistence et évolution des techniques de pêche des	
éponges commerciales en Méditerranée orientale durant l'entre-deux-guerres	
Maïa Fourt, Daniel Faget, Thierry Pérez	55
Incorporation et hybridation de l'artillerie dans les combats navals de l'Atlantique	
du début de l'époque moderne	
Alexandre Jubelin.....	73
Traduction et diffusion des connaissances navales en France et en Angleterre	
au XVIII ^e siècle	
Sylviane Llinares.....	87
Le béton à la mer. La construction d'ouvrages de protection portuaire en blocs	
artificiels dans l'espace méditerranéen (années 1830-1870)	
Fabien Bartolotti.....	103
Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer (1818-1825)	
Edgard Strigler.....	119
Les transitions techniques dans la marine militaire au XIX ^e siècle	
Géraldine Barron	133

VARIA

Préserver la commodité du commerce du sel à Brouage (xv ^e -xvi ^e siècles) Sébastien Périsse	149
Territorialisation d'un espace urbain portuaire Concarneau au xix ^e siècle : un modèle ? Bénédicte Idoux-Renard	181
Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux : Les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870 Hubert Bonin	207

CHRONIQUE

Le musée de la Marine se rénove! Vincent Bouat-Ferlier/Julien Cordier/Florence Le Corre/Annie Madet-Vache	227
--	-----

COMPTES RENDUS

Bernard Michon (dir.), <i>Les Européens et les Antilles (xvii^e-xviii^e siècles)</i> , Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, 245 p.	249
Vice-amiral d'escadre Éric Schérer, <i>Équipages et fonctionnaires de la Marine. Corps et uniformes (1830-1940)</i> , Bernard Giovanangeli éditeur, 2017, 366 p. Préface du chef d'état-major de la Marine, amiral Christophe Prazuck.	251
Jacques F. Thomazi, <i>La Force X à Alexandrie (1940-1943)</i> , Lille, Catherine Thomazo via Thebookedition.com, 2017, 332 p.	256

Varia

TERRITORIALISATION D'UN ESPACE URBAIN PORTUAIRE CONCARNEAU AU XIX^e SIÈCLE : UN MODÈLE¹?

Bénédicte Idoux-Renard

La recherche sur la constitution, l'existence ou les évolutions d'un quartier dédié au monde de la mer dans un port de pêche à l'époque contemporaine n'a guère encore été vraiment abordée globalement par l'histoire urbaine portuaire. Le quartier, entendu comme portion du territoire urbain relevant de l'espace vécu par les habitants, n'est ici nullement considéré dans son acception administrative maritime.

Si l'on trouve une riche historiographie sur le monde de la mer avec les travaux pionniers de Michel Mollat² puis ceux d'Alain Cabantous pour le Ponant³, peu de travaux se sont réellement intéressés aux formes de présence des gens de mer dans la société urbaine notamment aux XIX^e et XX^e siècles.

Certes, de récentes études ont éclairé la présence des gens de mer dans la ville. Nicolas Cochard, qui se consacre depuis plusieurs années à l'histoire urbaine du Havre et à ses gens de mer à terre, œuvre au croisement des domaines du maritime, de l'urbain et du social à l'époque contemporaine⁴. Mais Le Havre est davantage un port de commerce qu'un port de pêche. D'autres chercheurs se sont intéressés à l'histoire urbaine de telle ou telle cité portuaire en privilégiant des aspects architecturaux et militaires ou à des facteurs essentiellement économiques, quand il ne s'agit pas d'explorer le monde du travail maritime⁵, voire celui des bas-fonds⁶. Les grandes monographies portuaires sur Calais,

- 1 Article écrit à partir d'un mémoire de master 2 : Bénédicte Idoux-Renard, *Une ville pour la mer ? Concarneau au XIX^e siècle. Territorialisation d'un espace urbain*, sous la dir. de Sylvie Aprile, université de Lille 3, 2015.
- 2 Michel Mollat, *L'Europe et la mer*, Paris, Éditions du Seuil, 1993.
- 3 Alain Cabantous, *Les Citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995 ; Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron, *Les Français, la terre et la mer*, Paris, Fayard, 2005.
- 4 Nicolas Cochard, *Les Marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2016.
- 5 Gérard Le Bouëdec & Dominique Le Brigand, *Lorient-Kéroman. Du port de pêche à la cité du poisson*, Rennes, Marines éditions, 2014.
- 6 Damien Cailloux, *Les Bas-fonds nantais (XIX^e-XX^e)*. Réalités et représentations, mémoire de master 2, sous la dir. de Dominique Kalifa, université Paris I, 2008 ; Bruno Marnot, *Les Villes portuaires maritimes en France XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015 ; Laurence Montel,

Boulogne, Dunkerque, Marseille, Bordeaux ou Toulon – certaines déjà anciennes – demeurent très généralistes et s'arrêtent rarement sur les relations que ces populations entretiennent avec leur espace après 1815⁷. Peu de chercheurs se sont penchés sur les rapports entre territoire et société des gens de mer, et le manque d'études en histoire sociale et urbaine relatives à l'organisation de l'espace urbain dans les ports et en particulier les ports de pêche au cours du XIX^e siècle est patent. Force est de reconnaître que l'analyse des rapports noués entre ces hommes et leur territoire dans une perspective inspirée de celle des géographes, à l'origine de la notion de « maritimité », n'a pas été menée ou envisagée⁸.

Aborder cette problématique, c'est d'abord revenir sur la notion de « quartier ». Les sciences sociales différencient le quartier institué du quartier « espace vécu » tout en s'interrogeant sur les liens qu'entretiennent ces deux entités⁹. À chacune s'impose la nécessité de ne pas isoler le quartier du reste de la ville et de lui associer l'analyse des trajectoires et des mobilités des habitants. Tour à tour, les sociologues, géographes, historiens voire anthropologues s'en sont emparés, sans pour autant le considérer toujours comme un objet d'étude central. Ainsi son statut varie selon les disciplines et l'époque considérée mais connaît de toute évidence un regain d'intérêt depuis plus de deux décennies. Les réflexions qui en découlent présentent le quartier comme un cadre de vie essentiel au sein duquel se tissent des relations complexes qui créent cet espace social, lui donnent consistance et le structurent autant qu'il les suscite et les entretient¹⁰.

De nombreux paramètres sont à prendre en compte pour tenter de le cerner, à commencer par son histoire, sa toponymie. En outre, quelle que soit la période

« Les vieux quartiers de Marseille au XIX^e siècle. Naissance des bas-fonds », *Histoire urbaine*, n° 36, 2013/1, p. 49-72.

- 7 Christian Borde, *Le Port de Calais au XIX^e siècle*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1997 ; Georges Oustric, *Le Port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle*, Boulogne-sur-Mer, La Sentinelle/Le Téméraire, 1995 ; Alain Cabantous (dir.), *Histoire de Dunkerque*, Toulouse, Privat, 1983 ; Anne Sportiello, *Les Pêcheurs du Vieux-Port. Fêtes et traditions de la communauté des pêcheurs de Saint-Jean*, Marseille, Jeanne Laffitte, 1981 ; Émile Temime, *Histoire de Marseille de la Révolution à nos jours*, Paris, Perrin, 1998 ; Gilbert Buti, *Des gens de mer dans la ville. Marseille au XVIII^e siècle*, mémoire inédit HDR, Aix-Marseille université, 2007 ; Maurice Agulhon (dir.), *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1980.
- 8 Alain Corbin & Hélène Richard (dir.), *La Mer. Terreur et fascination*, Paris, BnF/Éditions du Seuil, 2004, p. 12 ; Françoise Péron & Jean Rieucou (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- 9 Alain Metton & Michel-Jean Bertrand, « Les espaces vécus dans une grande agglomération », *Espace géographique*, vol. 3, n° 2, 1974, p. 137-146.
- 10 Yves Grafmeyer, « Le quartier des sociologues », dans *id.* (dir.), *Le Quartier*, Paris, La Découverte, 2007, p. 21-27 ; Michèle Mansuy & Maryse Marpsat, « Les quartiers des grandes villes : contrastes sociaux en milieu urbain », *Économie et statistique*, n° 245, juillet-août 1991, p. 33-47 ; André Vant, *Imagerie et urbanisation, recherche sur l'exemple stéphanois*, Saint-Étienne, Centre d'études foréziennes, 1981 ; Guy Di Meo, *Géographie sociale et territoire*, Paris, Nathan université, 1998.

envisagée, peut-on faire l'impasse sur son organisation institutionnelle? Tenter d'appréhender ses limites géographiques conduit naturellement à définir ce qui le façonne mais aussi à s'interroger sur ce qui, matériellement, en dessine les seuils, les lignes de démarcation, essentielles ou non, parfois ignorées jusqu'à devenir synonyme d'enfermement territorial et social. Questionnement qui conduit inéluctablement au sentiment d'appartenance qui lui est associé et « aux logiques identitaires qui le constituent et qu'il contribue à développer¹¹ ».

Si l'on part du principe qu'« une ville maritime est une construction sociale qui [...] trouve sa substance dans la mer avec laquelle ses habitants entretiennent des relations très étroites¹² », alors il n'est pas vain de chercher « comment, à l'intérieur du cadre citadin, ces ensembles [que sont “les gens de mer”] parfois très minoritaires, professionnellement disparates, résidents, habitués ou gens de passage, occupent le territoire de la ville jusqu'à organiser des quartiers¹³ », que nous appellerons « quartiers maritimes ». Il s'agit là d'un espace habité majoritairement par des familles de marins pêcheurs, une population socioprofessionnelle spécifique dont les lieux de vie et de travail sont sinon confondus du moins très proches. Le quartier maritime s'est souvent déployé là où les premiers habitants du lieu ont profité d'une topographie particulièrement favorable à une activité halieutique (le Rosmeur à Douarnenez, la ria du Moros à Concarneau) mais c'est l'ancienneté de l'activité de la pêche – et, dans les ports du Finistère, de la pêche de la sardine – autour de laquelle s'ordonnent la vie des individus, des familles, ainsi que les habitudes sociales et culturelles, qui semble le plus sûrement plaider pour la présence continue du quartier maritime. C'est bien la dimension socio-économique qui y est structurante¹⁴. À ce sujet, il est intéressant de s'arrêter aux travaux entamés sur le sujet par les modernistes, notamment Alain Cabantous, qui, à partir de l'étude de documents démographiques et fiscaux, s'est enquis de l'existence de quartiers maritimes dans une trentaine de villes portuaires françaises du Levant au Ponant entre 1600 et 1850 avant d'en proposer une classification tripartite et évolutive¹⁵. Leur existence, avérée dans bien des cas, reste soumise

11 Jean-Yves Authier, Marie-Hélène Bacqué & France Guérin-Pace (dir.), *Le Quartier*, op. cit., p. 10.

12 Jean-René Couliou, Nicole Piriou & Jean-Michel Le Boulanger, « L'identité maritime des villes ports de pêche en Bretagne », dans Fañch Roudaut (dir.), *La Ville maritime. Temps, espace, représentations*, Brest, UBO-Géolittomer, 1996, p. 209-222.

13 Alain Cabantous, *Les Citoyens du large*, op. cit., p. 96-97.

14 Selon Maurice Garden, « l'activité économique est facteur d'explication dominant pour une population originale qui secrète ses propres pratiques individuelles et collectives » (Maurice Garden, « Le quartier nouvel objet d'histoire », *Économie et humanisme*, n° 261, septembre-octobre 1981, p. 51-59).

15 Alain Cabantous, *Les Citoyens du large*, op. cit., p. 99.

aux mutations politiques, économiques et démographiques de la ville où ils se situent¹⁶.

En suivant ces approches pluridisciplinaires et transchronologiques, le quartier maritime peut être tenu pour un espace urbain investi par des populations spécifiques, à savoir ici une communauté maritime, qui se définit par son attachement au lieu, son unité socioprofessionnelle, sa cohésion familiale et culturelle. Il s'agit d'un territoire aux frontières indécises car toujours en construction, que les hommes s'approprient au gré des relations sociales qu'ils y nouent. Ce réseau de sociabilité est fondé sur des liens de travail, de voisinage, le plus souvent obligés et nécessaires bien que parfois choisis, mais aussi sur des relations familiales ou amicales. C'est un espace vécu où la construction sociale prime sur la cohérence spatiale, un espace de vie animé par des usages, des pratiques collectives qui développent un sentiment d'appartenance et qui forgent des références identitaires, enfin, un espace construit par la perception que les autres en ont.

184

Scrutant le territoire urbain des villes portuaires du XIX^e siècle, force est alors de constater le renforcement progressif de la division de l'espace social. Avec le début de l'industrialisation, la plupart des ports de pêche, qui sont aussi des villes, connaissent, à l'instar des sites sardiniens du Finistère, de profondes transformations. Quelle peut être alors l'influence de l'activité économique sur l'organisation et l'affirmation d'un quartier spécifique ? Les lieux où les activités maritimes traditionnelles, où les « gens de mer » se concentrent se distinguent-ils du reste du paysage urbain littoral ? Peut-on continuer à parler de quartiers pour caractériser ces espaces particuliers aux délimitations géographiques plus ou moins floues ?

Les mutations structurelles que sont l'évolution démographique des cités portuaires et leur extension, du fait notamment de l'arrivée de populations rurales, ou encore de l'essor économique lié au développement de l'industrie dans le deuxième XIX^e siècle – les conserveries dans le Finistère – ont des répercussions majeures sur le développement urbain. Comment les habitants vivent-ils alors ces transformations ? L'emprise manufacturière est-elle un élément très important dans l'organisation de l'espace citadin ? Les changements conjoncturels liés à la politique locale, aux crises économiques et les réponses qui leur sont apportées suscitent à leur tour d'autres interrogations relatives à l'évolution du quartier maritime. Se dilue-t-il ou au contraire affirme-t-il une « maritimité » et comment ? En filigrane, l'analyse renvoie encore à la question

16 Alain Cabantous, « Le quartier, espace vécu à l'époque moderne : ambiguïté et perspectives d'une histoire », *Histoire, Économie et Société*, n° 3, 1994, p. 427-440.

du passage de l'identité individuelle aux identités collectives et conduit à scruter les phénomènes d'altérité, de différenciation et à s'interroger sur leur traduction spatiale dans la ville.

Afin de mesurer la pertinence de ces questionnements, c'est la ville-port de Concarneau au XIX^e siècle qui a été retenue en raison de plusieurs éléments spécifiques. En effet, très peu d'études ont été consacrées à cette cité sardinière finistérienne alors que les archives existent¹⁷. De plus, les années 1840-1860 amorcent une phase de développement intense qui remet en cause la topographie traditionnelle du lieu, l'enracinement dans une ville close où l'essentiel de la population se cantonna longtemps. Enfin, la période retenue est marquée par une diversification de l'économie qui, bien que toujours dépendante de la mer, n'est pas sans effets sur la spatialité. L'ensemble de ces phénomènes généraux comme leurs conséquences redéfinirent ainsi les relations déjà mouvantes de ces populations maritimes avec leur territoire et permettent d'interroger, à partir d'un cas précis, cette notion complexe de quartier.

DE LA VILLE CLOSE AU FAUBOURG

Alors qu'un grand nombre de travaux portent déjà sur la ville portuaire de Douarnenez¹⁸, force est de reconnaître que Concarneau n'a guère suscité de recherches¹⁹. Depuis sa fondation, son activité principale dépend étroitement de l'exploitation des ressources halieutiques. La pêche, notamment la pêche de la sardine, bien qu'aléatoire, est le pivot de son économie soutenue d'abord par la présence des presses puis par le développement des conserveries au XIX^e siècle.

Parmi les sources disponibles, fragmentaires et de qualité inégale, les recensements, riches d'informations, font état non seulement des professions mais établissent en outre une répartition des habitants par « quartier »²⁰. Les archives produites par la municipalité offrent aussi plusieurs croquis, qui,

17 L'ouvrage de Xavier Dubois, *La Révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne sud au XIX^e siècle*, (Rennes, PUR, 2004), porte sur le seul Morbihan. Douarnenez et Concarneau, premiers ports sardiniens de France mais se situant dans le Finistère, ne sont évoqués qu'à la marge.

18 Il faut citer en particulier l'ouvrage de Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, PUR, 2000 ; Alain Le Doaré, *Une chrétienté maritime au XIX^e à Douarnenez (1800-1914)*, mémoire de maîtrise, UBO, 1990.

19 Régis LeFloch' et Frédéric Salle y ont consacré leur mémoire de maîtrise il y a une vingtaine d'années bien après la parution par Michel Guéguen et Louis-Pierre Le Maître de l'ouvrage de référence concernant la ville en 1978 : Michel Guéguen & Louis-Pierre Le Maître, *Les Matelots de Concarneau (1800-1914)*, Concarneau, s. n., 1978.

20 Les recensements consultés pour cette étude sont ceux de la période 1841-1906, à raison d'un tous les cinq ans, exception faite de l'année 1872.

préalables à l'implantation des fabriques dans le tissu urbain, fournissent un aperçu de la ville rue par rue. Cela ne compense pas la rareté des plans d'ensemble de la première moitié du XIX^e siècle, période qui précède de peu le développement industriel puisque les premières conserveries apparaissent alors avant de se multiplier après 1850. C'est le début d'une longue période de prospérité qui subit un coup d'arrêt dans les années 1880 du fait de la raréfaction de la ressource. Le début du XX^e siècle est marqué à son tour par la grande crise sardinière²¹ qui secoue tout le Finistère et dont la ville ne se relèvera pas. Pour cette longue période chaotique, ce sont les délibérations des séances du conseil municipal, les registres de correspondances, voire la presse, les récits des voyageurs ou les sources iconographiques, qu'il faut scruter afin de saisir la réalité plurielle de la vie difficile de ces hommes toujours entre terre et mer et leur place dans la ville.

186

Pendant la période médiévale, la ville close abrita l'essentiel de la population. Pourtant, dès la fin du XVI^e siècle, à l'ouest de l'îlot, sur le rivage, un « faubourg » apparaît et se développe, composé de deux ensembles : « Pénéroff » et « L'Aire-L'Évêque »²². C'est au cours du XIX^e siècle que l'espace urbain concarnois a commencé à se différencier. Il est donc nécessaire de revenir d'abord sur le passé pour comprendre comment les activités du port et celles des pêcheurs ont déterminé les topographies urbaines. Qu'est-il ensuite advenu de la localisation des activités maritimes de la ville quand ses habitants ont quitté le site originel – la ville close – décidément trop exigü, pour s'installer en face sur le rivage ? Sont-elles restées cantonnées à l'intérieur de l'ancienne citadelle tandis que les espaces nouvellement investis s'organisaient autour de nouveaux centres d'intérêt ? Ou bien se sont-elles au contraire déployées sur ces terrains aux contraintes moins prégnantes modifiant très sensiblement, peut-être en les diluant, la dimension et l'identité maritime de chacun de ces territoires ?

L'évolution dans le temps de la répartition de la population dans l'espace urbain peut procurer une première réponse. Au cours de cette période, toute la ville doit d'abord faire face à un afflux de population sans précédent puisque le nombre d'habitants a presque triplé entre 1846 et 1886 (x 2,7), quadruplé (x 3,8) entre 1846 et 1906 (voir **tableau 1**, p. 188). Il semble difficile

21 Louis Amieux, *Documents concernant la crise sardinière (1903-1912)*, Nantes, A. Dugas, 1912 ; Xavier Dubois, *Pêcheurs et conserveurs en Bretagne sud au XIX^e siècle. La révolution sardinière*, Rennes, PUR, 2004 ; Théodore Le Gall, *L'industrie de la pêche dans les ports sardinières bretons. Crise et palliatifs*, Rennes, Gillemain et Voisin, 1904, p. 59-119 ; Louis Ropers, *De la condition économique et sociale du pêcheur sardinier*, thèse, Paris, s. n., 1906 ; Léon de Seilhac, *La Crise sardinière*, Paris, Rousseau, 1913.

22 Plan de Conquerneau au XVII^e siècle, collection d'Anville, 01160B, <http://gallica.bnf.fr>, mis en ligne le 15 octobre 2007.

d'imputer l'explication de ces fluctuations au seul mouvement naturel malgré l'importance de la natalité à l'intérieur de la vieille ville. Le développement démographique résulte aussi de l'établissement des premières friteries²³ et de l'attraction migratoire familiale et souvent définitive qu'elles suscitent à l'instar d'autres ports sardiniens. Nombreuses sont les personnes passées directement de l'économie rurale à l'économie maritime au cours de cette période.

Mais au regard de l'espace urbanisé alors disponible, cette double hausse de population se traduit par un manque criant de logements et une dégradation des conditions de vie des habitants²⁴. Si la ville close se caractérisait déjà par une très forte densité difficilement supportable au quotidien, l'augmentation continue de la population accentua le phénomène. En effet, le nombre de maisons reste sensiblement le même : 75 pour 735 personnes en 1846 soit près de 10 occupants dans chacune d'elles ; en 1881, ce sont 1039 individus qui se répartissent dans 79 habitations soit une moyenne de 13,2. Or, ce territoire circonscrit ne peut guère subir de transformations compte tenu des imposantes fortifications qui la ceignent et des servitudes militaires toujours imposées par son statut. Le peu d'espace dont les hommes disposent sur l'îlot est d'autant plus délicat à gérer que le manque d'eau et l'insalubrité qui règne dans les rues comme au sein même des logements du fait de leur étroitesse, de leur vétusté et de l'entassement de la population ajoutent aux difficultés.

Compte tenu de l'exiguïté du noyau originel, les conserveries sont érigées dans le « faubourg », dans ce quartier neuf qui ne cesse de s'étendre sur le rivage, là où l'espace ne manque pas. Pourtant, malgré l'absence d'usines dans la ville close, celle-ci comme le reste de la ville continue d'être l'objet d'un afflux de population²⁵. S'il devient moindre dans les années les plus prospères, il faut en rechercher les causes dans la topographie même et les densités extrêmes qui sont les siennes.

23 Autre nom donné aux conserveries. On trouve aussi les termes de « fricasseries », « fritures » ou encore « confisures ».

24 « J'ai dit qu'un grand nombre de maisons de Concarneau sont en contre-bas du sol de la rue : ce n'est pas leur seul défaut. En général, elles sont mal éclairées, mal aérées, d'un cubage insuffisant. La maison n° 4 [...] se compose de trois pièces ; chaque pièce cube soixante mètres. Dans celle du rez-de-chaussée logeaient 6 personnes et 7 dans chacune de celles du premier et du deuxième étages. L'unique chambre de la maison n° 2 [...] cube quarante-cinq mètres et était habitée par cinq personnes. Dans la maison n° 29 [...], l'une des chambres, cubant quarante-deux mètres, était occupée par 7 personnes » (Henri Monod, *Le Choléra. Histoire d'une épidémie. Finistère (1885-1886)*, Paris, Delagrave, 1892, p. 161).

25 Ce tropisme pour la ville-close semble d'abord dû à l'accroissement naturel en dépit des conditions de vie évoquées. C'est bien là que l'on retrouve le plus grand nombre de familles de sept enfants et plus. Les nouveaux arrivants, eux, cherchent à s'installer davantage autour des conserveries. On aurait donc des espaces démographiques distincts : la ville close par l'excédent de naissances, le rivage par les flux migratoires.

Tableau 1. Comparaison de l'évolution de la population entre Concarneau et la ville close de 1836 à 1911
(Archives départementales du Finistère [désormais ADF] 6M232-233-234, recensements de la population de Concarneau de 1836 à 1911)

Années	1841	1846	1851	1856	1861	1866	1872	1876	1881	1886	1891	1896	1901	1906	1911
Nombre d'habitants à Concarneau	1 984	2 100	2 289	2 372	2 767	3 536	4 463	4 745	5 191	5 684	5 991	6 500	7 635	8 007	7 263
Accroissement entre deux recensements en %	+ 9,25	+ 5,8	+ 9	+ 3,6	+ 16,7	+ 28,5	+ 25,5	+ 6,3	+ 9,4	+ 9,5	+ 5,4	+ 8,5	+ 17,5	+ 4,9	- 9,3
Nombre d'habitants dans la ville close uniquement	700	735	803	840	923	943	967	1 005	1 039	1 132	1 138	1 191	1 278	1 239	1 054
Accroissement entre deux recensements en %	/	+ 5	+ 9,3	+ 4,6	+ 9,9	+ 2,2	+ 2,5	+ 3,9	+ 3,4	+ 9	+ 0,5	+ 4,7	+ 7,3	- 3,1	- 14,9

Tableau 2. Répartition de la population de Concarneau par « quartier » en 1846
(ADF 6M233, recensements de la population de Concarneau de 1846)

« Quartier »	Maisons	Ménages	Individus	Marins	Ménages avec marins	Ménages avec marins/ nombre de ménages de la rue	Répartition de ménages de marins dans la ville
Faubourg	191	268	1 289	149	126	47 %	65,6 %
Campagne	14	16	76	0	0	-	0
Ville close	75	158	735	113	66	42 %	34,4 %
Ville de Concarneau	280	442	2 100	252	192	43 %	-

Tableau 3 : Répartition de la population de Concarneau par « quartier » en 1881
(ADF 6M233, recensements de la population de Concarneau de 1881)

« Quartier »	Maisons	Ménages	Individus	Marins	Ménages avec marins	Ménages avec marins/ nombre de ménages de la rue	Répartition de ménages de marins dans la ville
Faubourg	338	915	3 967	544	407	45 %	72,7 %
Campagne	15	24	120	7	7	29 %	1,2 %
Ville close	79	257	1 039	215	146	57 %	26,1 %
Ensemble de la ville de Concarneau	432	1 196	5 126	766	560	47 %	/

La naissance puis l'affirmation du faubourg pose alors un autre type de questions. N'est-il qu'un prolongement de la ville close saturée et, dans ce cas, qu'une projection, qu'une excroissance topographique de ce qu'on pouvait tenir pour le quartier maritime de la cité. A-t-il développé, au contraire, une originalité propre en laissant au site originel sa spécificité ? Enfin la multiplication des activités économiques liées à la mer dans ces nouveaux centres névralgiques transformera-t-elle la ville entière ?

Le faubourg, longtemps dénommé ainsi, s'est organisé au fur et à mesure de l'extension de la ville. On peut saisir cette évolution à partir des recensements qui commencent par opérer une simple distinction entre ville close et faubourg au sein de la population agglomérée (voir **tableaux 2 et 3**). En 1841, le dénombrement distingue sept rues au sein de l'ancien faubourg puis treize en 1846, trente-trois en 1881, bien davantage encore en 1906. Témoignage de l'expansion et de ses effets sur l'organisation spatiale de la ville²⁶. Entre 1808 et 1845, la forte progression à la Pointe de la Croix se traduit clairement sur le plan cadastral par une densification de l'habitat. D'après le recensement de 1846, cinq rues principales (quartier Pénéroff, rue de la Croix, rue Jean-Brisson, rue du Bassin, rue du Quai-de-la-Croix) regroupent plus du tiers de la population du faubourg, à l'extrémité sud de la pointe. 50 % des ménages y comptent un ou plusieurs marins, père, frère, fils, neveu, gendre... et même jusqu'à 75 % des familles de la rue de la Croix alors que dans les foyers où ce n'est pas le cas, la plupart des professions (charpentier, cordier, ramandeuse) ont un rapport plus ou moins étroit avec l'activité maritime. Au mitan du siècle donc, un tiers des pêcheurs de Concarneau y vit. Quelques décennies plus tard, en 1881, près des trois quarts des hommes exerçant ce métier ont élu domicile dans le faubourg²⁷.

²⁶ Les limites de la commune de l'époque ne sont pas celles d'aujourd'hui puisque Beuzec-Conq lui a été rattachée en 1945 et Lanriec en 1959.

²⁷ Il est à noter une légère élévation du nombre d'individus se déclarant marins relativement à la population totale (14 % en 1881 contre 11 % en 1846) alors que la population a augmenté et s'est socialement diversifiée.

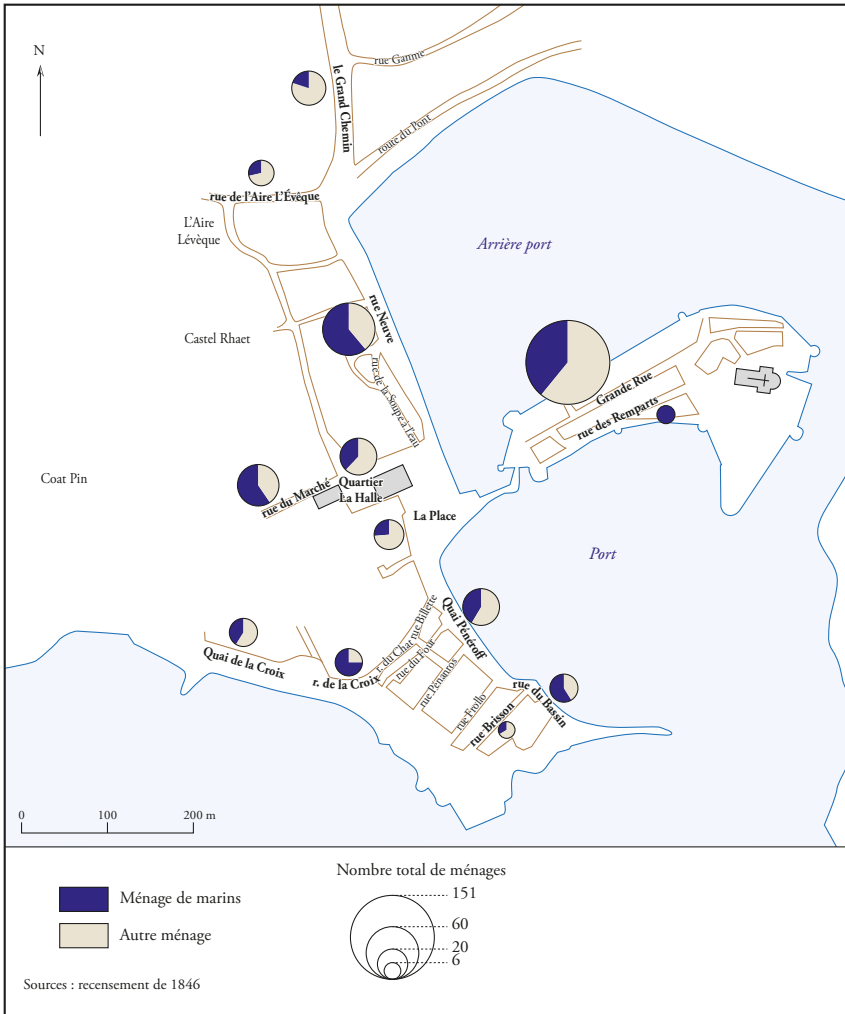
Le critère socioprofessionnel utilisé dans les recensements permet d'avancer quelques conclusions afin de mieux cerner la notion de « quartier maritime » tel qu'il a été défini en introduction. L'importance du monde des gens de mer et des activités induites autorise à considérer qu'en 1846, c'est toute la cité, qui n'est plus seulement circonscrite à la ville close, qui peut répondre à cette désignation à une nuance près (fig. 1). Un quartier demeure, par définition, une partie distinctive du territoire urbain, qu'il soit maritime ou non. Dès lors, la vieille ville ne peut être considérée comme un quartier maritime au moins à l'aune de ces critères. En revanche, la question se pose différemment à partir du moment où Concarneau s'étend sur la terre ferme, où des conserveries s'y installent, où des familles de marins et de migrants ruraux choisissent d'y habiter. Ce développement « hors les murs » suscite plusieurs interrogations. D'une part, la ville close va-t-elle affirmer son caractère spécifique à partir d'autres éléments que ceux de la seule socio-démographie ? D'autre part, le faubourg avec ses lotissements éclatés peut-il ou pourra-t-il se forger une identité territoriale spécifique, soit à travers sa nouvelle vocation « usinière », soit en entretenant la dimension océane grâce à la présence de nombreux pêcheurs ? Enfin, comment et à partir de quels marqueurs vont s'établir les rapports entre les deux espaces, en affrontement ou en osmose ? Rapports déterminants pour justement appréhender l'émergence ou non du ou des quartiers maritimes.

ENTRE TRADITIONS ET MUTATIONS : QUELLE RECOMPOSITION DU QUARTIER MARITIME ?

Les premières conserveries qui s'implantent dans le faubourg suscitent des controverses qui engagent l'avenir de la ville entre une petite part de la population hostile, détenteurs des presses et propriétaires urbains, parce que attachée à ses privilèges, et les marins qui, avec les ouvriers, voient là l'occasion de mieux gagner leur vie²⁸. Avec le développement du faubourg à partir des années 1860, les propriétaires de terrains, désormais acquis à la cause de l'implantation des fabriques vont se lancer dans la spéculation foncière. Les autorités municipales sont alors confrontées à la vigueur parfois débridée des initiatives individuelles²⁹. C'est ainsi que des implantations usinières et des

²⁸ ADF 5M74, Établissements industriels dangereux et insalubres, Enquête *commodo incommodo*, 4 décembre 1854 au 18 décembre 1854.

²⁹ À cet égard, le parcours de Jules Touret est significatif. En 1855, après bien des difficultés et de nombreuses polémiques, il obtient l'autorisation d'ouvrir une usine dans le quartier de la Croix. C'est alors que, sans aucune autorisation, il trace et cherche à « multiplier les rues pour disposer du plus grand nombre possible de terrains à bâtir ». Commerçants, artisans et marins achètent donc « de nombreuses maisons [ne tardent pas] à bonder ces rues improvisées en plein champs et le succès a couronné son initiative » (archives municipales de Concarneau, délibérations du conseil municipal, 25 novembre 1865).



1. Répartition des ménages de marins dans la ville de Concarneau en 1846
(ADF 6M233, recensements de la population de Concarneau de 1846)

lotissements se créent sans aucun fondement légal. L'extension se poursuit au rythme de l'installation des nouvelles usines : dix-sept ont déjà vu le jour à la fin du Second Empire³⁰.

Si la plupart d'entre elles sont d'abord des petites structures artisanales et quasi domestiques, cela ne dure pas et les nouveaux entrepreneurs que sont les conserveurs vont acquérir des terrains pour y édifier les fabriques. Les premières s'inscrivent totalement dans un tissu urbain, peu dense mais réel. Elles s'insèrent dans les îlots anciens, s'adaptant à la trame tissée par les habitations. Pour preuve, les plans que leurs fondateurs ont adressés aux autorités pour obtenir les autorisations administratives nécessaires afin de se lancer dans cette nouvelle activité ou encore le plan cadastral de 1855 édifié par nécessité. Au fil des ans, ces usines s'agrandissent ; aussi plus élaborées, elles cherchent à s'excentrer davantage, conciliant les contraintes afférentes : à savoir l'espace nécessaire, la disponibilité immédiate de la main-d'œuvre féminine et la proximité des lieux de débarquement du poisson. C'est le secteur de la Croix qui répond le mieux à ces critères. On assiste alors à un double mouvement : d'une part, à la concentration accrue des îlots existants, d'autre part, à un début de « colonisation » des terres non bâties. De la mairie jusqu'au Coat Pin s'étend ce « quartier neuf », indiqué sur le recensement de 1866. La prégnance des métiers liés à l'activité sardinière y reste flagrante. En dix ans, plus d'un tiers des marins de ce secteur (37% en 1866), vit désormais là où il n'y avait auparavant que terrains vagues, landes et quelques dunes.

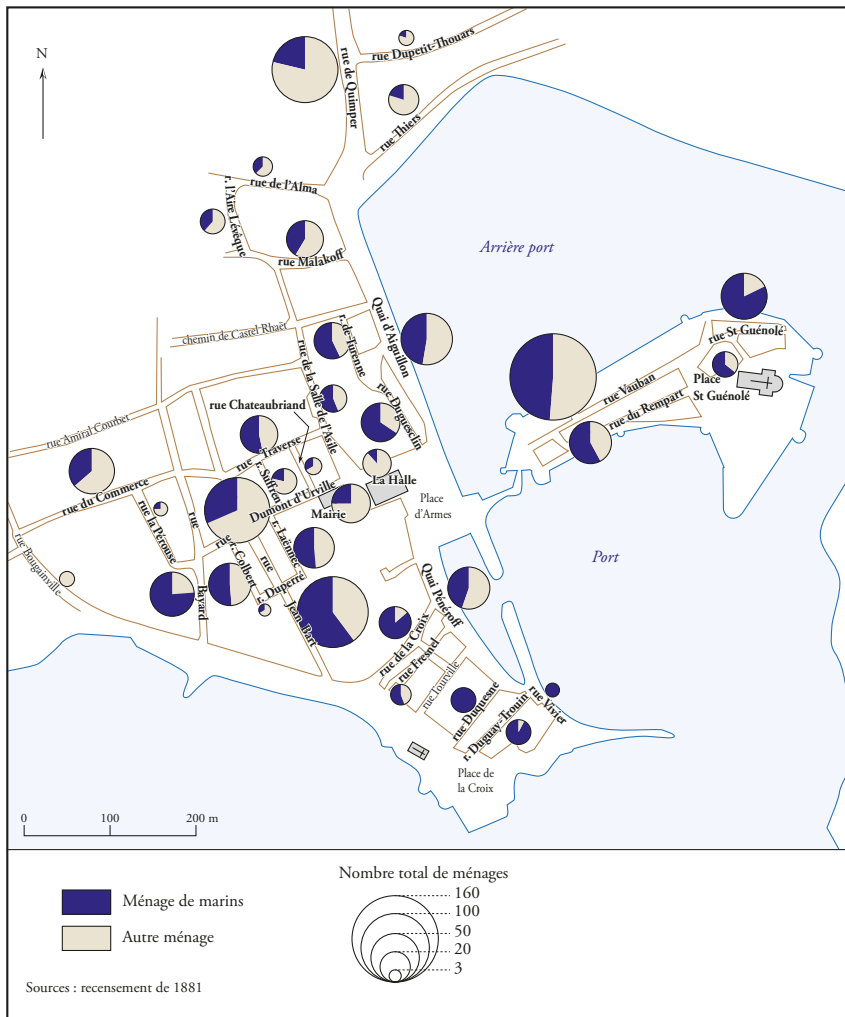
192

Peu à peu, des familles entières s'installent, des maisons se construisent, des entreprises s'établissent et offrent du travail à une partie de la population, un espace urbain se structure avec la percée de nouvelles rues... L'extension de la ville et la croissance démographique vont de pair mais elles engendrent une refonte profonde de l'espace urbain (fig. 2).

Bien que les distances soient faibles au sein de la commune, et ce d'autant plus que la superficie n'est que de 116 hectares, le centre de la vie urbaine sous le Second Empire est localisé autour de la mairie, des halles et de la place face à la ville close. De fait, l'espace récemment investi manque de commerces et de lieux de sociabilité si ce n'est la chapelle de « Nostre-Dame-de-la-Croix » nouvellement réhabilitée³¹. Dans ce secteur peuplé aux contours indécis s'esquisse une identité assise sur un territoire défini par une activité elle-même

30 Michel Guéguen et Louis-Pierre Le Maître, *Les Matelots de Concarneau (1800-1914)*, op. cit., p. 119.

31 La chapelle de « Nostre-Dame-de-la-Croix », restituée au culte par un décret présidentiel en 1851 après avoir été réquisitionnée pendant la Révolution et dont les femmes de Concarneau réclamaient la réouverture depuis plusieurs décennies, est enfin en 1854 le lieu de rassemblement des fidèles : une messe y est célébrée.



2. Répartition des ménages de marins dans la ville de Concarneau en 1881
 (ADF 6M233, recensements de la population de Concarneau de 1881)

fortement marquée par la contrainte spatiale de l'océan. Chacun l'a bien compris quand en 1866, la municipalité se pose la question de la nomenclature des rues du faubourg puisque la plupart, de création récente, n'ont pas encore de nom. L'odonymie est une étape essentielle dans l'attachement des individus à leur espace de vie, dans le processus d'appartenance à un territoire comme dans son contrôle. Mais les habitudes sont tenaces et les Concarnois continuent de désigner les rues comme ils le faisaient par le passé : la rue de la Croix reste la rue de Billette dans un sens, la rue du Chat dans l'autre puisque le gérant de l'usine du bout de la rue s'appelait M. Le Chat, même chose pour les rues Ganme³² ou Sans-Bout³³. Ce qui conduit à souligner le hiatus entre la décision édilitaire et la résistance coutumière à des références plus anciennes, marques d'une appartenance et, par là même, d'une identité sociale et professionnelle tout à la fois.

194

Le faubourg se façonne alors avec une identité propre en affirmant sa vocation usinière. Alors qu'au temps des presses, la vie des villes sardinières s'organisait autour de simples havres d'échouage, dorénavant, avec le développement des conserveries, l'imbrication entre habitat, fabriques et installations portuaires, même modestes, est une nouvelle donnée spatiale comme on peut le lire sur le plan ci-dessus (fig. 3). Le rôle des activités maritimes dans la fixation et l'augmentation de la population fut essentiel mais la composante marine de ce nouvel espace a perdu de sa suprématie avec la présence accrue d'une masse étrangère au milieu maritime. Du fait d'une forte croissance démographique, le paysage urbain s'y dessine sous l'impulsion d'acteurs qui remodelent les topographies. Maritime et industriel donc, le faubourg se caractérise au tournant du xx^e siècle par la présence d'un prolétariat de pêcheurs et d'ouvriers, unis contre le patronat ou l'État quand les circonstances s'y prêtent, en proie à des difficultés matérielles dont la résolution semble bien incertaine. Il se différencie de plus en plus de la ville close au sein de laquelle les ouvriers sont peu nombreux et qui tend à se replier sur une histoire plus spécifiquement maritime face aux transformations qui altèrent l'équilibre ancien. À l'abri de ses remparts, elle semble échapper « à la diversification de la société et de ses pratiques, elle agit comme un espace protecteur d'une identité menacée³⁴ », soutenue par un monde de la pêche assez fortement structuré en dépit de l'absence de communautés de métiers et de confréries.

Quels en sont alors les éléments fédérateurs ? La pêche et la transformation du poisson dans les presses puis dans les conserveries contribuèrent à faire évoluer le

32 Du breton *cam* qui signifie boiteux, parce que cette rue présente un tracé sinueux.

33 Parce que sans issue.

34 Alain Cabantous, « Quartiers maritimes (xvii^e-xix^e) et banlieue », *Villes en parallèle*, n° 15-16, 1990, p. 117.

travail de ces hommes mais sans leur faire perdre l'identité qu'ils se sont forgée au fil des siècles. Au contraire. En imposant une nouvelle organisation spatiale, en fixant de nouveaux rythmes laborieux, en faisant d'eux et de leurs familles les éléments indispensables des nouveaux rouages économiques de la ville tout entière, les mutations économiques et sociales qui résultent de l'industrialisation ont renforcé les liens matériels et symboliques anciens qu'ils entretiennent avec leurs territoires. En revanche, leurs réticences et leurs difficultés d'adaptation face à un monde où leurs repères séculaires sont en partie modifiés et leur ancrage dans l'espace social brouillé trouvent probablement leur genèse dans la crainte de perdre inconsciemment ces références identitaires.

Avec l'industrialisation et l'expansion urbaine, les marins du faubourg inventent de nouveaux lieux de sociabilité tout en maintenant un ancrage dans la ville close. C'est depuis le port d'abord, situé désormais dans le quartier de la Croix, ou ce qui en tient lieu³⁵, que se déploie la plus grande partie des activités. Il est espace de travail, d'attente, de tractations en tout genre et bientôt, pour d'autres habitants, un lieu de promenade puis un point d'observation du paysage qui émerge lentement lorsque la mer s'apparente pour certains à un décor ou à un spectacle³⁶. Mais les gens de mer se retrouvent aussi dans les débits de boisson, ces lieux de sociabilité traditionnels où ils font une consommation souvent excessive d'alcool³⁷ et désormais implantés dans des endroits nouveaux. Le désœuvrement, le paupérisme, l'angoisse du lendemain, leur rapport au monde peuvent parfois être avancés pour les comprendre³⁸. De nouvelles structures propres aux institutions professionnelles se partagent le territoire urbain comme pour en quadriller l'identité maritime. La ville close accueille l'école de pêche, la coopérative et le local syndical particulièrement animé au tournant du siècle. Les conserveries restent le domaine des femmes. Le faubourg semble fixer une identité socioprofessionnelle avec à ses deux extrémités, le bureau de l'Inscription maritime au nord-est et l'abri du marin au sud-ouest.

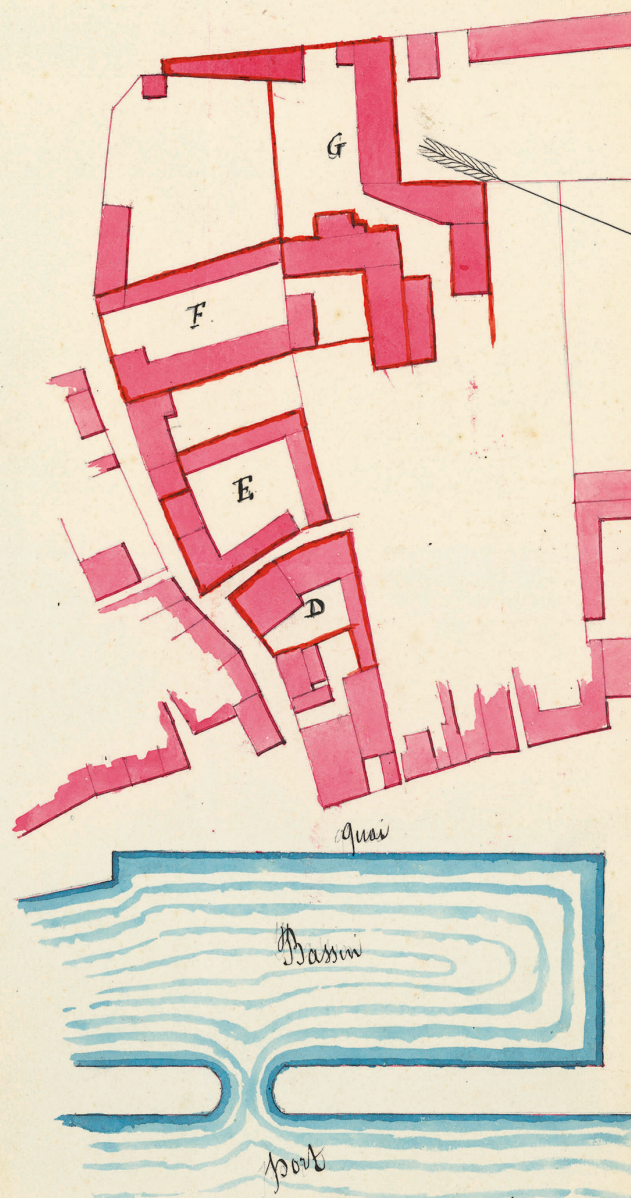
35 La véritable création du port de Concarneau date de la première moitié du XIX^e siècle bien que des aménagements s'avèrent absolument indispensables ensuite. Ces travaux ne seront terminés qu'en 1901. Cela concerne d'abord l'ancien quai d'Aiguillon puis le môle Pénéroff ; la seconde phase a lieu à la pointe de la Croix (môle de la Croix, Cale de la Criée). La ville close n'a jamais abrité de port digne de ce nom, jusqu'en 1904, date de son classement comme monument historique.

36 Alain Corbin, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1990.

37 En 1898, Concarneau compte cent débits de boisson pour 6 000 habitants, d'après Louis Ropers, *De la condition économique et sociale du pêcheur sardinier*, op. cit., p. 53. De 1889 à 1899, trente-cinq bistrotts se sont ouverts.

38 Georges Deviolaine, « Une industrie en détresse. Les sardiniens de Concarneau », *Bulletin de la Société de protection des apprentis et des enfants employés dans les manufactures (France)*, 1903, p. 472 ; Charles Favre, *Fleurs de Bretagne*, Paris, Fischbacher, 1895, p. 29-31.

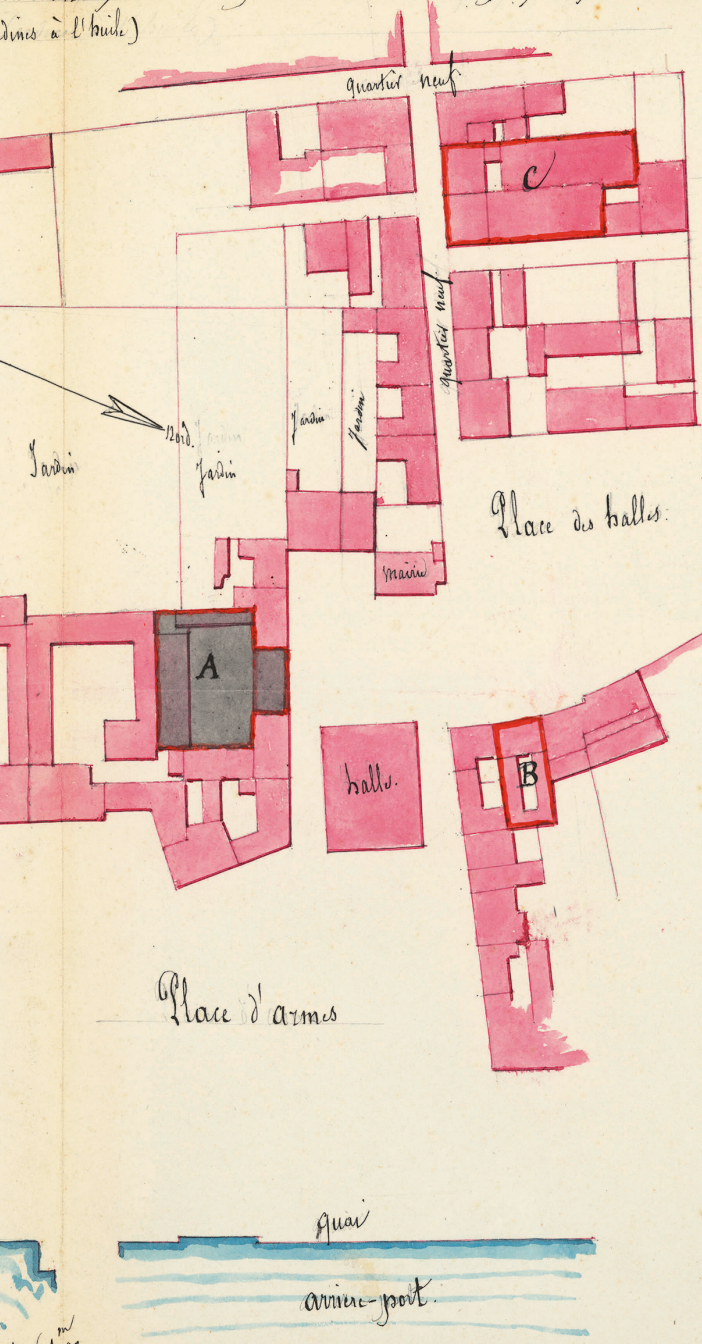
Plan d'une partie du faubourg de Concarneau
pour la fabrication de Conserves alimentaires (San)



Echelle de 0.001 m

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90

Plan indiquant l'emplacement de l'usine projetée par M^r Petit et compagnie
 (Sardines à l'huile)



Legende.

- A - Emplacement de l'usine projetée par M^r Petit et compagnie (Sardines à l'huile)
- B - usine de M^r Lemaire (Sardines à l'huile)
- C - usine de M^r Chomaray et compagnie (Sardines à l'huile)
- D - usine de M^r Billet (Sardines à l'huile)
- E - usine de M^r Dupont (Sardines à l'huile)
- F - usine de M^r Philippe et Canard (Sardines à l'huile)
- G - usine de M^r Couvrette (Sardines à l'huile)

3. Plan d'une partie du faubourg de Concarneau avec localisation d'usines (1867, Archives départementales du Finistère, 5M74)

Les seuls territoires que les gens de mer partagent réellement avec l'ensemble de la population demeurent le marché et les lieux de culte, lorsqu'ils les fréquentent³⁹. De fait, leur pratique quotidienne de l'espace citadin est assez réduite et s'est longtemps limité, pour les habitants de la ville close comme pour ceux du faubourg, au domicile, au cabaret et au port. En dépit de l'extension de la cité, les pêcheurs ne semblent donc pas investir davantage l'espace urbain mais continuent, au sein de la ville, de privilégier une microgéographie balisée par des lieux de sociabilité, anciens et nouveaux, qui leur sont propres. Ainsi, alors que la ville close paraît topographiquement rester immobile, comme figée entre passé et présent, malgré les transformations radicales de l'environnement concarnois, de l'autre côté du port envasé, un monde en mouvement émerge et s'établit entre ces quartiers que les gens de mer marquent aussi de leur empreinte (fig. 4).

198

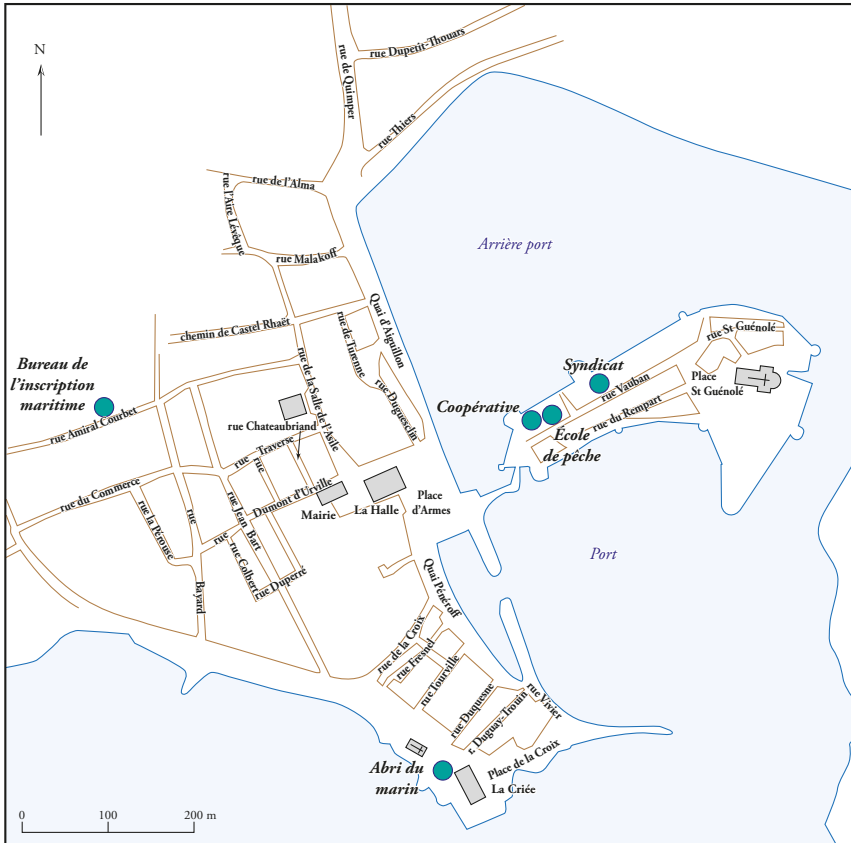
On ne peut s'interroger sur l'identité maritime du quartier ou sur les sociabilités qui lui sont propres sans en convoquer la dimension symbolique. Ce sont pourtant ces liens immatériels, ces comportements et ces réflexes attachés au monde de la mer qui façonnent aussi cette communauté maritime et l'établissent spatialement. Pénétrer dans le « quartier maritime », ce n'est pas seulement franchir une démarcation territoriale, c'est aussi entrer dans un univers sensible avec ses codes spécifiques dont la compréhension échappe à ceux qui n'en sont pas. C'est en ce sens que l'on peut parler de territorialité car il ne s'agit plus seulement « de la représentation d'espaces socialement et collectivement repérés, qualifiés et partagés, elle concerne d'abord le sujet humain. [La territorialité, c'est-à-dire la nature du territoire,] relève de sa sensibilité, de sa logique, de ses capacités réflexives et imaginatives personnelles⁴⁰. » Entrelacs de pratiques, de langages, de représentations personnelles ou relevant de l'imaginaire qui façonnent l'identité collective, elle inclut autant qu'elle exclut.

De même que les constructions identitaires relèvent aussi des regards extérieurs constitués de discours et d'images, les récits de ces voyageurs comme les tableaux peuvent rendre compte de ces espaces singuliers à travers les environnements visuels, sonores, olfactifs. Ces perceptions, par essence éminemment subjectives, ne suscitent guère de représentations mentales chez les habitants du quartier sauf si elles leur sont familières. Ce qui peut être le cas des tableaux que les peintres⁴¹,

39 Jusqu'à la construction de la nouvelle église en 1912, les Concarnois n'ont comme lieu de culte que l'église Saint-Guérolé, en ville close, et de façon très occasionnelle la chapelle de la Croix.

40 Guy Di Méo, « Une géographie sociale entre représentations et action », *Montagnes méditerranéennes et développement territorial*, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00281573>, mis en ligne le 23 mai 2008, p. 5.

41 Achille Granchi-Taylor a peint le monde des pêcheurs et nous a laissé plusieurs tableaux où l'on voit ces hommes ou leurs familles sur le port en proie aux difficultés quotidiennes



4. Lieux de sociabilité professionnels des marins carnarois au début du xx^e siècle

installés sur le port, créent sous leurs yeux ou dans les ateliers qui restent ouverts à nombre de Concarnois. En revanche, si les textes sont diffusés et peuvent forger l'identité du quartier maritime parce que ceux qui les écrivent sont nourris de productions antérieures qui influencent leurs propres perceptions, ils ne participent pas à son édification faute d'une diffusion pérenne et perceptible auprès des autochtones et spécialement des gens de mer.

200 C'est pourtant à travers ces différents marqueurs qui ne relèvent pas de la seule sociodémographie que s'affirme le caractère spécifique des quartiers maritimes. Le repli de la ville close comme quartier maritime originel se confirme au fil des années. L'environnement social permet de dessiner les contours d'un espace de vie qui se définit aussi par la géographie des relations que les hommes y scellent, les modes d'habitat dont on connaît l'inconfort et l'insalubrité, le voisinage qui fonde les proximités et par là même les sociabilités⁴². Mais dans ce monde en mouvement, les marins, en quête de repères et de reconnaissance identitaires, sont enclins à réaffirmer des liens de solidarité à travers des expériences sociales innovantes comme le syndicalisme, par exemple, qui se développe à la fin du siècle, tandis que dans le même temps, ils s'insèrent davantage au cœur de la société en se fondant dans le prolétariat urbain au sein duquel ils rejoignent la classe ouvrière. Il n'en demeure pas moins qu'ils conservent leur originalité à travers leurs itinéraires quotidiens, leurs sensibilités religieuses. Souvent aux marges, socialement et géographiquement, ils s'inscrivent dans un territoire lui-même intégré dans la ville en croissance, qu'ils revendiquent et qu'on reconnaît comme singulier. Les indicateurs nombreux permettent de l'identifier et de le désigner comme le quartier maritime.

(*Concarneau, l'attente des pêcheurs* ou *Pauvre pêcheur de Concarneau*). Jouant de tons sombres, ces tableaux sont peuplés de personnages à l'air triste, révélant l'austérité et la pauvreté de leur vie. Robert Henri et Eugène-Lawrence Vail ont fait le choix de sujets plus maritimes tandis que d'autres comme Constantin Kousnetzoff, Alfred Guillou ou encore Charles Henry Fromuth restituent l'atmosphère animée du port sardinier à travers notamment *Les pêcheurs de Concarneau* en 1900 pour le premier, *Débarquement du thon à Concarneau*, pour le natif de Concarneau, *Bateau de pêche, Concarneau* (1903) pour l'Américain. Ils nous laissent de nombreuses représentations de la vie quotidienne en ville, notamment des portraits de sardinières, des scènes du marché de Concarneau, mais aussi le spectacle des chaloupes sillonnant la baie. Les marins au travail, en attente, au retour de pêche les ont souvent inspirés. Le rivage reste leur sujet de prédilection.

42 Ce réseau de sociabilités est fondé sur des liens de travail, de voisinage. On y trouve le port, espace de travail d'abord, d'attente et d'espoirs, de tractations en tout genre et bientôt, pour d'autres, lieu de promenade; les débits de boisson très fréquentés par les marins; le syndicat et l'école de pêche; l'abri du marin fondé en 1901 par Jacques de Thézac, implanté au cœur de la zone des conserveries et des activités maritimes et qui contribue à renforcer des liens spécifiques entre une population et son territoire; les lieux de culte même si les pratiques religieuses de ces populations offrent souvent quelques singularités. À ce propos, lire Michel Lagrée, « L'évolution religieuse des pêcheurs bretons, milieu XIX^e-milieu XX^e siècles », dans Alain Cabantous & Françoise Hildesheimer (dir.), *Foi chrétienne et milieux maritimes (XV^e-XX^e siècles)*, Paris, Publisud, 1989, p. 129-146.

Le faubourg, plus précisément les quartiers de la Croix et de Pénéroff, était initialement habité de pêcheurs dont les femmes étaient employées dans les premières conserveries. Progressivement, il se densifie grâce à une population d'origine essentiellement rurale, sans culture maritime, qui vient travailler en usine. Comment dès lors se construit son identité ? Constitue-t-il un second quartier maritime ou un territoire d'un autre type, tel un quartier « populaire » ou prolétarien où la dimension « maritime » serait intégrée à la dimension usinière tout en privilégiant quelques marqueurs topographiques ? Il est difficile de dire si les marqueurs initiaux se diluent partiellement sous l'influence d'une identité ouvrière – ce qui serait possible puisque le pourcentage des gens de mer baisse en valeur relative notamment après la grande crise sardinière de 1902⁴³. En outre, si l'abri du marin est construit dans le quartier de la Croix et le bureau d'Inscription maritime implanté lui aussi dans le faubourg, en revanche, le syndicat, l'école de pêche, la coopérative se situent bien dans la ville close. Quant aux trajectoires individuelles, aux parcours singuliers, qui ramèneraient les marins vers la ville close, rien dans l'état actuel des recherches ne permet de l'entrevoir.

D'UN LITTORAL À L'AUTRE

Sans détenir le pouvoir économique à proprement parler, c'est la population des marins pêcheurs, qui, en rapportant le poisson, a fondé la fortune de la cité et joué, par là même un rôle essentiel dans la ville. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, elle doit composer avec une autre force émergente : le monde ouvrier urbain. De cette cohabitation incertaine surgissent des questions identitaires exacerbées puisque ces hommes se disputent en partie les mêmes territoires au sein de la ville. Pour lors, il apparaît clairement qu'un tel sujet ne peut traiter les enjeux spatiaux sans saisir puis décrire pour les comprendre, des dimensions plus sociologiques. Si l'étude démographique est un passage préalable obligé pour esquisser des caractéristiques identitaires majeures celles-ci relèvent aussi de pratiques, de croyances, de fréquentations de lieux de sociabilité ou de mémoire se fondant sur des représentations immatérielles qu'il est nécessaire d'aller déceler.

Afin de déterminer l'existence et l'évolution de quartiers maritimes à l'échelle d'une ville comme Concarneau, le choix de la période des grandes mutations économiques induites par la naissance et le développement des conserveries nous a semblé opératoire. Ce travail se limite cependant dans certains domaines à émettre des hypothèses, faute d'avoir pu étudier de façon exhaustive tous les aspects de l'évolution urbaine. On peut néanmoins avancer un certain nombre

43 ADF 6M234, recensements de la population de Concarneau de 1906.

de conclusions. C'est bien l'extension de la ville résultant du développement des conserveries qui invite à s'interroger sur la persistance d'un quartier maritime dans la ville close tandis que le faubourg ne serait qu'un quartier industriel. Conclusion qu'il convient de nuancer sérieusement. En effet, si la ville close maintient son caractère de maritimité, celui-ci évolue. Ses habitants se l'approprient de telle sorte qu'il est identifié au sein de la ville comme espace singulier alors que le faubourg devient à son tour également quartier maritime. Nous avons donc une configuration duale entre le noyau matriciel qu'est la vieille ville et le quartier neuf, comme si l'un et l'autre inscrivaient aussi leur identité dans le temps. L'un serait quartier du passé, l'autre quartier du présent. Un quartier maritime, et plus largement un quartier, pourrait aussi se définir selon le rythme de temporalités subies ou imposées...

202

Si les logiques professionnelles ne sont pas toujours premières, les comportements matrimoniaux, les liens privés, le voisinage qui participent de la construction sociale s'inscrivent dans une structure spatiale, elle-même déterminée en grande partie par l'élément professionnel. À la dualité sociale entre marins et usiniers, dont l'espace urbain est une traduction, se superpose le sentiment d'appartenance à un destin collectif qui se heurte à l'altérité. Pourtant, l'histoire sociale et politique du début du xx^e siècle conduit les marins pêcheurs à rejoindre le monde ouvrier dans certaines de ses revendications mais aussi à partager le faubourg, ce nouvel espace vécu. Ce que nous avons tenté de démontrer pour Concarneau, à partir de la nécessité faite aux familles de pêcheurs de résider à la fois près du port et des usines, se retrouve dans d'autres villes dominées par la pêche et ses industries induites. Qu'en fut-il des autres ports de pêche qui se développent et s'industrialisent au cours du xix^e siècle? Que peut nous apprendre une telle étude comparative⁴⁴?

Étendre ces investigations et cette réflexion à un champ plus vaste qui courrait du Finistère jusqu'au Boulonnais afin de mettre en perspective des ports dynamiques et presque exclusivement de monoactivité maritime (trafic de voyageurs exclu), des ports qui possédaient déjà aux xvii^e et xviii^e siècles un « quartier maritime » semble pertinent⁴⁵.

44 S'il a été fait mention de la ville du Havre et de sa vocation maritime au cours de ces pages, l'étude faite sur les marins de cette ville-port par Nicolas Cochard ne concerne pas spécifiquement les pêcheurs bien qu'elle montre la part qu'ils tiennent aussi dans l'identité maritime de la ville. L'analyse ne s'effectue pas à la même échelle. L'auteur conclut qu'au début du xx^e siècle, « les marins ont obéi à des dynamiques sociales et spatiales très proches de celles de l'ensemble de la population » (Nicolas Cochard, *Les Marins du Havre*, op. cit., p. 397).

45 Alain Lottin (dir.), *Histoire de Boulogne-sur-Mer. Ville d'art et d'histoire*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1983 ; Georges Oustric, *Le Port de Boulogne-sur-Mer au xix^e siècle*, op. cit. ; Christian Borde, *Le Port de Calais au xix^e siècle*, op. cit.

Sur bien des points, Douarnenez présente de réelles similitudes avec Concarneau dans la mesure où la sardine a aussi fait sa prospérité et où elle a connu une croissance semblable sur un espace extrêmement réduit⁴⁶. L'éclosion du quartier de Rosmeur dans les années 1872-1873 autour de l'usine Chancerelle y a fait naître une véritable communauté urbaine, produit des exigences économiques. Ainsi, on passe ici d'un gros village organisé autour du port de Rosmeur du temps des presses artisanales et familiales à une ville dont la spécialisation maritime vire à l'exclusive, fondée comme à Concarneau sur la mono-industrie de la sardine. Audierne, Camaret et Le Guilvinec ont des parcours singuliers qui s'inscrivent également dans cette aventure halieutique⁴⁷. De taille plus réduite, d'origine plus récente ou de caractère plus rural, ces trois cités sardinières mêlent leur destin à celui des deux autres villes mais l'absence d'industrialisation ne permet pas de les retenir pour un travail comparatif. C'est pourquoi délaissant le littoral breton, c'est en Haute-Normandie qu'il convient de prospecter. Fécamp, après avoir longtemps vécu de la pêche du hareng, développe une importante activité de pêche morutière au début du XIX^e siècle au point d'en devenir le premier port de France au début du siècle dernier⁴⁸. De nombreux chantiers navals y voient le jour tandis qu'à proximité du port, dans les bâtiments aux murs élevés et coiffés d'un toit d'ardoises à simple pan d'où surgit un alignement de cheminées en briques, les « boucanes », les femmes s'adonnent au fumage du hareng pendant que les hommes sont en mer. On observe là davantage de diversité que dans les ports finistériens sans que l'on puisse préjuger des incidences sur l'organisation sociospatiale d'un territoire maritime lui aussi relativement réduit et peu ou pas « industrialisé ».

Sur le littoral de la mer du Nord, Calais présente une configuration originale à plusieurs titres⁴⁹. Les gens de mer vivent à l'étroit dans un espace ceint par des remparts qui délimitent clairement le quartier maritime – le Courgain – jusqu'à sa destruction pendant la Seconde Guerre mondiale – ce qui en fait un espace très spécifique dans la ville. Mais cette apparente ressemblance avec la topographie concarnoise nous conduit-elle aux mêmes constatations ?

46 Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez de 1800 à nos jours*, op. cit.

47 Jacques Talbot, *Audierne et le cap Sizun*, Joué-les-Tours, Sutton, 1997 ; M. Lami, *Camaret-sur-Mer*, Rennes, Imprimerie de Oberthur, 1937 ; Pierre-Jean Berrou & Roland Chatain, *Hier, Le Guilvinec-Léchiagat*, Plomeur, Chatain, 1994 ; Agathe Trebern, *Le Guilvinec et son canton*, Joué-lès-Tours, Sutton, 2001.

48 Daniel Banse, *À travers le Fécamp d'autrefois. Le quartier des Hallettes. Son marché. Ses industries*, Fécamp, Impr. Banse frères, 1925 ; *id.*, *Histoire des rues de Fécamp*, Fécamp, s. n., 1935 ; A. Bellet, *Fécamp, son port, son commerce, son industrie*, Fécamp, s. n., 1906 ; Léon Fallue, *Histoire de la ville et de l'abbaye de Fécamp*, Marseille, Laffitte, 1975 ; Gustave Vasse, *Fécamp, grand port de pêche et port de commerce en 1934*, Fécamp, s.n., s.d.

49 Jean Bourgain, *Pêches et pêcheurs boulonnais en 1908. Essai sur les conditions du travail dans la pêche maritime et la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais*, Wimille, Punch, 1999 ; Magali Domain, *Le Courgain maritime*, Bouvignies, Nord Avril, 2006.

Par ailleurs, la croissance démographique de la ville au XIX^e siècle, là aussi remarquable, s'appuie d'abord sur l'activité textile, plus précisément l'industrie des tulles et dentelles mécaniques. Tandis que les habitants du quartier maritime s'adonnent toujours à la pêche, la ville connaît de nombreuses transformations – économiques et géographiques – dont les répercussions au sein de cet espace protégé ont été peu décryptées. Face à la ville où la pêche ne constitue plus une branche économique primordiale, le Courgain se transforme-t-il en un isolat ou, au contraire, s'ouvre-t-il à d'autres influences culturelles engendrées par le port de voyageurs ou le tourisme par exemple ?

204

Enfin, Boulogne-sur-Mer, dont la vocation halieutique s'affirme au détriment de Calais et qui s'adonne alors à la pêche hauturière, se distingue par sa superficie particulièrement vaste – élément qui modifie considérablement le rapport que les habitants établissent avec l'espace urbain. En outre, durant le Second Empire, des industries nombreuses et variées s'implantent dans la ville. Leur essor participe à la prospérité de la cité où la population ouvrière devient plus imposante tandis que la population navigante s'entasse surtout dans un quartier bien circonscrit depuis longtemps : la Beurière.

En dépit d'évolutions parfois proches, chacune de ces cités portuaires connaît une activité puis un essor industriels propres à son histoire, à son site, aux ressources qu'elle parvient à mobiliser. Les ports du Finistère comme Concarneau et Douarnenez ont des trajectoires très spécifiques du fait de leur développement qui ne repose que sur la production halieutique et plus précisément sur la pêche de la sardine. Là, la mono-industrie de la conserve crée des conditions socio-économiques qui engendrent une alternance de périodes de prospérité et de précarité à laquelle les hommes doivent s'adapter sauf à transformer les fondements mêmes de leur activité. Fécamp, Calais et Boulogne s'éloignent un peu de ce modèle car les pêches, comme les structures industrielles ou les activités portuaires, y sont plus diversifiées. Cette variété a aussi des incidences sur le rapport des hommes au temps : les saisons de pêche s'enchaînent ou se superposent et durent de plusieurs semaines à plusieurs mois pour les Fécampoises quand il s'agit d'aller jusqu'à Terre-Neuve chercher la morue. De même leur rapport à l'espace se trouve modifié car cette pêche les conduit, non sans risques, loin de leur famille, loin de leur ville. Au retour de ces longs périple, quelle est leur capacité de retrouver à terre leurs marques spatiales ? Que recouvre alors la notion de « sentiment d'appartenance » au quartier dévolu aux marins dans la ville ?

Enfin, ces villes ne regardent pas seulement vers la mer. Certes Boulogne et Calais sont aussi des ports de voyageurs à quoi il faut ajouter, y compris pour

Fécamp, l'attrait des bains de mer et du rivage que la révolution industrielle rend accessible en intensifiant les loisirs et les voyages alors que la côte devient attrayante, voire excitante⁵⁰. Simultanément, toutes entretiennent de nombreux liens forts et d'une grande diversité avec les campagnes de l'arrière-pays... comme Concarneau ou Douarnenez. Cependant la proximité de la capitale, les formes différentes du peuplement et de l'économie des campagnes avoisinantes sont autant de facteurs à prendre en compte dans l'évolution possible et distinctive de chacun des quartiers maritimes afin de mener à bien une étude comparative. Pour ce faire, des sources semblables devront être mobilisées soit sur le plan local (dénombrements, délibérations municipales, archives judiciaires, registres de paroisses et d'état civil, etc.) soit au niveau régional (la presse par exemple), soit à l'échelle nationale avec les archives de l'Inscription maritime ou, dans un tout autre domaine, en étant à l'écoute des témoignages de voyageurs, de médecins, de militaires extérieurs au milieu⁵¹.

Ce que l'on observe dans l'évolution des territoires maritimes de Concarneau – une ville close d'une part qui, selon un mode quasi insulaire, entretient une population essentiellement formée et depuis toujours de gens de mer et, d'autre part, des espaces émergents aux activités plus diversifiées où la composante étrangère au milieu maritime ne cesse de croître – constitue-t-il un cas d'espèce ou un modèle? C'est effectivement un cas d'espèce dans la mesure où la configuration de la ville close a longtemps favorisé l'établissement et la consolidation d'une identité forte associée au seul monde de la pêche et de ce fait, difficilement transposable. Mais inversement, les effets sociaux et culturels de l'industrialisation sardinière à travers les conserveries, le développement de la mixité professionnelle autour de nouveaux espaces urbains, se retrouveraient peut-être dans d'autres villes portuaires vouées à des activités similaires⁵². Cette hypothèse ouvre un champ de recherche plus vaste élargi à une aire géographique assurément plus étendue.

50 Jean-Pierre Poussou, Alain Lottin et Yves Perret-Gentil (dir.), *Les Villes balnéaires d'Europe occidentale du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2008. Voir aussi les ouvrages d'Alain Corbin, *Le Ciel et la Mer* (Paris, Bayard, 2005) et *Le Territoire du vide* (op. cit.).

51 Bien entendu, cette nomenclature n'est pas complète puisque mes recherches relatives à Fécamp, Boulogne ou Calais n'ont pas encore fait l'objet de dépouillements exhaustifs.

52 Ce champ de recherche concerne les ports de Boulogne-sur-Mer, Calais, Fécamp et Douarnenez.

Crédits

La construction navale normande au xvi^e siècle – Fig. 1, 2, 3, 4 et 5 © Michel Daeffler – Fig. 6 © Bibliothèque de l'INHA, Collections Jacques Doucet, D 128 CROS 1994/avec la collaboration de l'agence LA COLLECTION – Fig. 7 © Bibliothèque nationale de France – **Le caboteur d'Erquy-les-hôpitaux** – Fig. 1 © Marine Jaouen, Éric Rieth, Andrea Poletto et Sammy Bertoliatti – Fig. 2 © Frédéric Osada/Images Explorations – Fig. 3 © Andrea Poletto et Éric Rieth – Fig. 4 © Éric Rieth et Sammy Bertoliatti – Fig. 5 © Éric Rieth et Marine Jaouen – Fig. 6 DR – **De la pierre au Fernez** – Fig. 1 © Éric Caroll – Fig. 2 © Φωτογραφικά Αρχεία Μουσείου Μπενάκη – Fig. 3 © Maia Fourt, Daniel Faget & Thierry Pérez – **Incorporation et hybridation de l'artillerie dans les combats navals de l'Atlantique du début de l'Époque moderne** – Fig. 1, 2 © Bodleian Library – **Traduction et diffusion des connaissances navales en France et en Angleterre au xviii^e siècle** – © Sylviane Llinares – **Le béton à la mer** – Fig. 1 © Archives départementales des Bouches-du-Rhône – Fig. 2, 3 © Bibliothèque nationale de France – **Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer** – Fig. 1 © DR – Fig. 2 © DR – **Préserver la commodité du commerce du sel à Brouage** – Fig. 1, 2 et 3 © Sébastien Périssé – Fig. 4 © Biblioteca Nacional de Espana/avec la collaboration de l'agence LA COLLECTION – **Territorialisation d'un espace urbain portuaire** – Fig. 1, 2 et 4 © Véronique Lahaye/Bénédicte Idoux-Renard/Sorbonne Université Presses – Fig. 3 © Archives départementales du Finistère – **Le musée de la Marine se rénove** – Fig. 1 © Roger Viollet – Fig. 2, 3, 4 © Musée de la Marine/DR

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thaloassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

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

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

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

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*