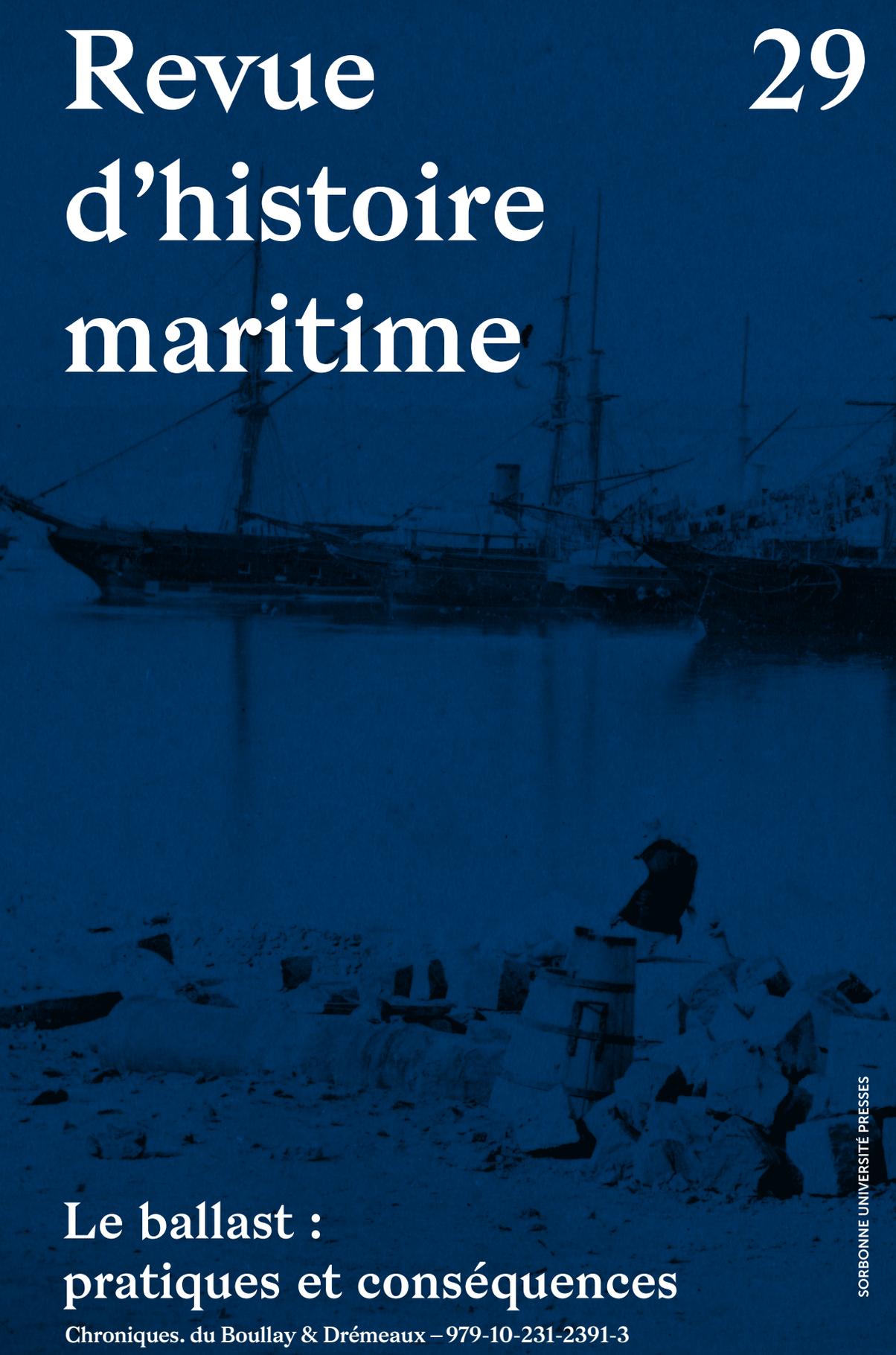


Revue d'histoire maritime



29

Le ballast :
pratiques et conséquences

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 29
Le ballast :
pratiques et
conséquences

Mathias Tranchant

Pour tenir la mer, un bateau doit être lesté. Mais ce que l'on dépose dans la cale à cette fin a bien peu attiré l'attention des historiens, à la différence des marchandises transportées. C'est donc cette thématique largement inédite qui est abordée dans le numéro de la *Revue d'histoire maritime*.

Les mots, en désignant le lest dans ce qu'il a de concret et pesant, font saisir à la fois ce qui est indispensable en toutes circonstances et ce qui est variable selon le chargement, ce qui ne bougera plus et ce qu'on pourra, au contraire, déplacer d'une partie à l'autre de la coque. Selon le voyage, la quantité de lest n'est pas la même. Grande est la diversité des pratiques que révèlent aussi bien les fouilles archéologiques que les textes juridiques. Quels produits va-t-on charger ? pierres de taille variée, gueuses de fer, canons usagés, etc. Où les déposer à bord ? Selon quels plans ? Qu'en faire quand on n'en a plus besoin ?

Autant de questions qui nous conduisent aussi bien vers la stabilité du navire que vers les havres et chenaux que les délestages obstruent, vers la fiscalité portuaire que vers les navigations.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

25€

979-10-231-0670-1

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : Anonyme, *Navires dans le port d'Alger, 1857-1853*,
image stéréoscopique sur papier albuminé, Amsterdam, Rijksmuseum / CC0 1.0.
Graphisme : Atelier Papier



temos CNRS
temps · mondes · sociétés · UMR 9016



Revue d'histoire maritime

29

**Le ballast :
pratiques et conséquences**

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0670-1

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Introduction – 979-10-231-2381-4

Martin & Nantet – 979-10-231-2382-1

Tranchant – 979-10-231-2383-8

Sauzeau – 979-10-231-2384-5

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Guibert – 979-10-231-2386-9

Marzagalli – 979-10-231-2387-6

Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Chroniques. Le Bouedec – 979-10-231-2393-7

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

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 (28) était consacré à « Sortir de la guerre sur mer ».
Le prochain numéro (30) aura pour thème « La Police des ports ».

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	6
-----------------	---

LE BALLAST : PRATIQUES ET CONSÉQUENCES

Introduction	11
Mathias Tranchant	
Le lest : éléments de terminologie à l'usage des archéologues	15
Guillaume Martins & Emmanuel Nantet	
La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge	31
Mathias Tranchant	
Le délestage dans la mer des Pertuis charentais (xvi ^e -xix ^e siècle)	49
Thierry Sauzeau	
Ballast, lestage et délestage dans l'ordonnance de la marine d'août 1681	63
Dominique Gaurier	
Lest et pratiques de lestage sur les navires à destination des Antilles : état des lieux et perspectives de recherche en histoire et en archéologie maritimes (fin xvii ^e -début xix ^e siècle)	77
Jean-Sébastien Guibert	
La part du lest dans la navigation dans la France à la veille de la Révolution française. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus	103
Silvia Marzagalli	

VARIA

- Entre l'Écosse et la France, Antoine-Vincent Walsh, un armateur jacobite au service de deux rois(1745-1746)117
Étienne Pouly
- De l'Atlantique aux mers de Chine :Rochefort, port impérial au XIX^e siècle(1793-1913)135
Vincent Mariet
- Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, des vecteurs de diffusion outre-Atlantique du modèle gastronomique français149
Jean-Baptiste Schneider

CHRONIQUES

- Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies195
Marie-Anne du Boullay & François Drémeaux
- Position de thèse. Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).....207
Hervé Retureau
- Hommage à André Lespagnol.....218
Gérard le Bouëdec

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus.....221

Chroniques

NOUVELLES PERSPECTIVES SUR LES ARCHIVES
DE FRENCH LINES & COMPAGNIES

Marie-Anne du Boullay
Directrice de l'EPCC French Lines & Compagnies

François Drémeaux
Enseignant chercheur (ECER), Université d'Angers, TEMOS UMR 9016 ;
Visiting Assistant Professor, University of Hong Kong

French Line, c'est le nom que prend dans les années 1880 la ligne maritime assurée par la Compagnie générale transatlantique (CGT) entre Le Havre et New York. Par extension, c'est devenu le surnom de cette entreprise. Au pluriel, c'est désormais le patrimoine maritime et portuaire français qui est englobé dans cette appellation grâce à un établissement public de coopération culturelle (EPCC) basé au Havre, French Lines & Compagnies. Ce patrimoine d'entreprises françaises constitue une collection unique en Europe d'objets et d'archives liés aux compagnies maritimes. Ses multiples facettes ont été exposées dans cette revue en 2005¹, mais le statut de l'institution gestionnaire a profondément évolué depuis.

Au cours de l'année académique 2018-2019, l'EPCC a collaboré avec les universités de Normandie, en particulier celle du Havre, dans le cadre d'un projet Réseau d'intérêt normand (RIN) intitulé *Normonde*². À cette occasion, une mission exploratoire a été menée dans les fonds d'archives non classés, donnant lieu à un récolement partiel aux promesses stimulantes pour la recherche sur l'histoire de la marine marchande à l'époque contemporaine.

- 1 Aymeric Perroy, « Une traversée des archives de l'association French Lines », *Revue d'histoire maritime*, n° 5, « La Marine marchande française de 1850 à 2000 », 2006, p. 29-44.
- 2 Voir en ligne : « Normonde (1815-1960). Présence et réseaux normands dans le monde à l'époque contemporaine » : <https://normonde.hypotheses.org/category/revue-de-presse>, consulté le 2 décembre 2020. *Normonde* est un projet dirigé par Jean-François Klein, alors professeur à l'université Le Havre-Normandie.

Située au Havre dès sa création, s'appuyant sur des délégations implantées dans les ports têtes de ligne de ses compagnies fondatrices comme Marseille (jusqu'en 2016), Dunkerque et Bordeaux, mais aussi à Paris, l'association French Lines s'était fixé comme objectif de faire connaître le rôle capital de la marine marchande dans les mouvements de l'histoire politique, technique, économique et sociale mais aussi dans l'évolution du goût et des arts.

196 En vingt-deux années d'activité, l'association et ses équipes successives constituées d'archivistes, d'historiens d'art, de documentalistes ont su faire connaître et valoriser un fonds historique exceptionnel d'archives, d'objets manufacturés, d'œuvres d'art, de supports de communication, constitutif d'un patrimoine d'entreprises dédiées au transport maritime. Son action s'est déclinée autour des champs patrimoniaux et scientifiques avec des projets d'exposition et des recherches développés au fur et à mesure de l'avancement du classement des archives (autour de 2,7 kilomètres à l'heure actuelle) et de l'inventaire des objets et œuvres d'art (trente-deux mille pièces), tous deux toujours en cours. La numérisation des photographies débutée au début des années 2000 a permis de constituer une photothèque fréquemment sollicitée de plus de vingt mille références : éditeurs, réalisateurs de documentaires télévisés, musées, étudiants et chercheurs, passionnés, auteurs...

L'absence de lieu permanent d'exposition a incité à la programmation d'événements hors les murs, le plus souvent des présentations de panneaux (sans objets ni documents originaux) quand elles étaient portées par French Lines, ou aux prêts de documents et de pièces issus des collections, jusqu'à plusieurs centaines par an, pour les projets menés par les institutions culturelles françaises et étrangères. L'équipe scientifique apportait alors systématiquement son conseil, en lien parfois avec des chercheurs extérieurs. Ces expositions ont permis aux collections de voyager en France comme à l'étranger (Royaume-Uni, Espagne, Italie, Hong Kong, Belgique, États-Unis...), certaines pièces des collections refaisant parfois plus quatre-vingts ans après leur dernière traversée un ultime aller-retour, cette fois-ci par la voie des airs³. Entre 1999 à 2004, French Lines a exposé une partie de ses collections au sein de l'Espace maritime et portuaire des Docks Vauban (EMPDV) dans le cadre d'un partenariat avec la ville du Havre et l'association du Musée maritime et portuaire. Ce lieu devait préfigurer un futur musée maritime et portuaire qui n'a pas vu le jour. Une expérience collaborative similaire est menée entre 2009 et 2012 au sein dans

3 Par exemple les boiseries qui décoraient le paquebot *France* (CGT 1912), surnommé le Versailles des mers, qui furent exposées au Peabody Essex Museum de Salem, Massachusetts, États-Unis dans le cadre de l'exposition « Ocean Liners: Speed and Style », en 2017.

l'espace André Graillot (aujourd'hui LH Port Center) grâce à une convention passée avec le grand port maritime du Havre. Ces expériences ont montré la cohérence des patrimoines maritime et portuaires au sein de la place du Havre.

Une autre action de valorisation s'est développée autour de l'écriture, l'illustration et l'édition d'ouvrages, parfois avec le concours de chercheurs associés⁴. L'étude des grands axes de l'histoire des compagnies, des arts à bords des paquebots ou de la représentation de l'objet navire s'est accompagnée, depuis 2001, de campagnes de collecte de mémoire orale, menées en interne ou réalisées par des prestataires externalisés comme l'Office du patrimoine culturel immatériel (OPCI). En se rapprochant de ceux qui ont navigué, travaillé et voyagé à bord des paquebots et cargos, French Lines a développé des fonds liés à l'histoire culturelle et sociale de la marine marchande⁵.

En sus des premiers contrats d'apport des membres fondateurs (la Compagnie générale maritime, CGM, et la Société nationale maritime Corse-Méditerranée, SNCM), socle principal de son patrimoine, French Lines n'a eu de cesse d'enrichir ses collections, principalement par le biais de dons, nombreux, ainsi que de dépôts d'importance⁶. Des liens durables ont été créés avec des institutions telles qu'Escal'Atlantic à Saint-Nazaire, le Musée maritime et portuaire de Dunkerque, le musée national de la Marine, le musée Lalique, le Victoria & Albert Museum de Londres et, plus localement, avec l'association du Musée maritime et portuaire du Havre, mais aussi des collectionneurs privés et des chercheurs. Ce bilan positif ne doit cependant pas masquer les réelles difficultés rencontrées par l'association, qui mènent à la création de l'établissement public de coopération culturelle (EPCC) French Lines & Compagnies :

- érosion du nombre des adhérents et donc des cotisations ;
- difficulté à animer une vie associative dynamique en plus de la gestion patrimoniale et scientifique pour une équipe restreinte ;
- baisse progressive des ressources financières (moins 25 % entre 2006 et 2017).

4 François Haugel, Patrick Pelsier & Aymeric Perroy, *Mémoire de la French Lines*, trois tomes, Rouen, éditions PTC, 2006, 2008 et 2010 ; Frédéric Ollivier, Aymeric Perroy & Franck Sénant, *À bord des paquebots. 50 ans d'arts décoratifs*, Paris, Norma, 2011, 416 p. ; Aymeric Perroy & Didier Mouchel, *Voyages en mer – Paquebots & cargos. Trésors photographiques de French Lines*, Paris, éditions du Chêne, 2003, 176 p.

5 Répertoires numériques réalisés par Baptiste Bonnefoy sous la direction de Clémence Ducroix, en 2015 : « La conteneurisation du port du Havre, 1946-2014 » (dix-sept fichiers, trente-huit heures d'entretiens, collectés entre 2012 et 2013), « Les métiers de la marine marchande 1927-2003 » (cent sept fichiers, quatre-vingt-treize heures, collectés entre 2001 et 2012), « Histoire du France 1962-1977 » (vingt-neuf fichiers, trente-neuf heures, collectés entre 2012 et 2013).

6 Par exemple, le dépôt de la bibliothèque historique du Comité central des armateurs de France, comprenant près de six mille ouvrages spécialisés sur la marine marchande, le commerce et la jurisprudence maritime.

Fin 2016, l'association doit faire le constat qu'elle n'a plus la capacité financière de maintenir la gestion des collections et les emplois dans des conditions satisfaisantes. Sollicitées, la ville du Havre et la région Normandie décident de s'associer pour créer un EPCC, French Lines & Compagnies. Le statut présente l'avantage d'associer plusieurs collectivités autour d'un projet culturel commun. Il offre également un cadre relativement souple et stable pour une gestion durable d'un patrimoine culturel. L'implication de la ville du Havre et de la région Normandie dans la création de cet EPCC autour du patrimoine maritime trouve ses sources dans plusieurs motivations. La première est historique. La ville et la région sont des partenaires financiers importants depuis l'origine de l'association. Le patrimoine de French Lines est implanté au Havre, port d'attache de nombreux navires de la Transat, et tête de lignes majeures vers les Antilles et les États-Unis. L'histoire de la ville est intimement liée à celle de l'empire colonial⁷, aux relations économiques, politiques et culturelles entretenues avec les pays touchés par l'impérialisme, et s'intègre désormais à la vocation internationale du Havre, ville-port, et de la région Normandie. La deuxième raison est culturelle. Ce patrimoine s'intègre naturellement dans la forte identité maritime de la ville du Havre, ville fondée, construite et développée autour de son port. La CGT a durablement marqué la ville par les emplois qu'elle y a créés, et le port par l'accueil de ses plus prestigieux paquebots. La troisième enfin est géographique : le patrimoine de French Lines s'inscrit dans un territoire plus vaste, au-delà de l'axe Seine, au sein d'une région normande qui possède la plus grande façade maritime française. À partir de ces constats, la collaboration des différents acteurs a mené à la création de l'EPCC French Lines & Compagnies par arrêté préfectoral du 22 décembre 2017 avec une mise en service effective le 1^{er} avril 2018.

LES PROJETS SCIENTIFIQUES ET CULTURELS DE L'EPCC

Les objectifs de l'EPCC sont définis dans ses statuts à l'article 3, il a pour « mission de conserver, valoriser et promouvoir l'histoire et le patrimoine de la marine marchande française, de ses compagnies et de ses ports en les diffusant auprès du public le plus large, en France et à l'étranger⁸ ». À ce titre, il assure notamment la programmation d'activités culturelles, scientifiques

7 Claude Malon, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2006, 679 p.

8 Arrêté du 22 décembre 2017, autorisant la création de l'établissement public de coopération culturelle French Lines & Compagnies, Patrimoine maritime et portuaire, prefecture de la région Normandie, en ligne : http://www.frenchlines.com/wp-content/uploads/2018/04/EPCC_arrete-de-creation.pdf, consulté le 2 décembre 2020.

et pédagogiques. Il développe une activité économique et commerciale en procédant à la valorisation de ses marques, à la vente de produits dérivés et de biens aliénables et à l'exploitation d'un futur lieu permanent d'exposition. Par ses différentes interventions, l'EPCC se veut un outil d'attractivité touristique et culturelle pour la région Normandie et notamment pour la ville du Havre. Parce que l'EPCC voit ses missions élargies au patrimoine portuaire, composante essentielle de l'activité maritime, il prend le nom de French Lines & Companies, Patrimoine maritime et portuaire.

Le projet scientifique et culturel de l'établissement a été validé par son conseil d'administration en mars 2018. Il mêle ambition et pragmatisme pour raconter l'épopée du transport maritime depuis 1851, tient compte de la mue nécessaire pour jouer pleinement son rôle d'établissement public et des réalités matérielles, financières et humaines auxquelles il est confronté. En effet, la constitution de l'EPCC dans sa forme statutaire et les contributions de ses membres fondateurs sont une première étape de sa réalisation et il faut encore mettre en œuvre un certain nombre de chantiers pour en faire un outil culturel opérationnel, viable et pérenne : constitution d'une équipe en capacité de réaliser les objectifs scientifiques et culturels, passage en comptabilité publique, dotation d'outils performants (comme une base de données et un portail des collections pour rendre l'ensemble accessible au public), recherche de financements, entrée de nouveaux membres contributeurs, accompagnement longue durée de mécènes, ouverture aux partenariats locaux autour de l'identité maritime, portuaire et urbaine de la ville et du port du Havre, appels à projets de recherches universitaires nationaux et internationaux autour de sujets encore inexploités dans les archives.

Les enjeux auxquels l'établissement doit répondre dans les prochaines années s'envisagent en gardant à l'esprit la réflexion menée actuellement autour de la définition même de ce que peut être un musée⁹. Leur résolution pourrait préfigurer à la conception d'un espace culturel inédit, multifonctionnel, porteur de mémoire et d'avenir, dédié à notre culture maritime et portuaire.

1,3 KILOMÈTRE DE FONDS NON CLASSÉS : VERSEMENTS D'ARCHIVES VIVANTES

Au cours de déménagements hâtifs depuis les sièges de compagnies ou de l'association French Lines, des archives ont été entassées dans de larges cartons bruns, numérotés sans logique ni ordre. Ces fonds non classés représentent 1,3 kilomètre linéaire. En tout, ce sont 2 380 cartons de déménagement, dans

9 Résolutions adoptées par la 34^e assemblée générale du Conseil international des musées (ICOM), 7 septembre 2019, Kyoto.

lesquels on peut loger en moyenne – pour donner une idée de l'ampleur – environ cinq boîtes d'archives aux dos de 10 à 12 centimètres. À peu près 11 900 boîtes donc. Parfois, ces cartons contiennent des liasses titrées et ordonnées, parfois c'est un amonçlement de télex presque effacés.

L'association French Lines, prédécesseur du nouvel établissement public, a longtemps remis ces cartons en leur accordant une importance secondaire. Il était entendu qu'ils ne contenaient que des documents de la CGM après 1974, voire exclusivement des années 1990, juste avant la fusion avec la Compagnie maritime d'affrètement (CMA). Avec les délais de communicabilité en vigueur, leur usage à des fins académiques semblait peu probable, et leur production récente laissait présager de moindres problématiques de conservation. Le traitement de ces documents par les archivistes qui se sont succédé au sein de l'association a donc toujours été repoussé, les moyens humains étant limités et les fonds classés constituant déjà une intarissable manne pour les chercheurs.

200

De rapides sondages ont montré que (rarement) deux cartons à proximité immédiate peuvent se suivre dans la thématique et la chronologie, tout comme (le plus souvent) leur prolongement direct peut se situer à plusieurs mètres, dans une autre travée. À ce stade des opérations, nul ne pouvait espérer une vision globale pertinente du contenu de ces fonds. L'archiviste comme l'historien se trouvaient confrontés à une masse relativement décourageante. Il est toutefois apparu que les natures et les origines de ces fonds étaient bien plus variées que prévu.

Dans le cadre du projet *Normonde*, il a été décidé d'analyser un carton tous les trente-cinq emplacements au sein des travées de l'établissement, ce qui devait peu ou prou mener à 10 % du volume total. Ainsi, 218 cartons ont été inventoriés, soit à peu près l'équivalent de mille boîtes d'archives pour garder une idée du volume. Les premières constatations sont les suivantes : les producteurs de ces documents ne se limitent pas aux services de la CGM et concernent également la CGT et les Messageries maritimes ; le bornage chronologique s'étend de 1913 à 1999 ; et les thématiques sont variées, occupant toutes les fonctions du cadre de classement.

Sur l'ensemble des cartons analysés, la CGT occupe 53,4 % des cartons, la CGM 32,8 % et les Messageries maritimes 13,8 %. Pour être tout à fait juste, il est à noter que la nomenclature d'une minorité des cartons commence par la lettre C, et l'immense majorité par le chiffre cinq¹⁰. Dans le premier cas, le contenu est systématiquement lié à la CGM (donc après 1974). Une fois ce constat réalisé, on peut supposer que la part de cette compagnie devrait croître

10 Il s'agit de cotes temporaires en attendant un récolement complet et une intégration au cadre de classement déjà en vigueur au sein de l'EPCC.

au moment d'un récolement complet, jusqu'à atteindre au moins 40 à 45 % du volume total.

Que faisaient des documents aussi anciens et aussi variés dans les derniers versements d'archives de la jeune CMA-CGM, au moment où cette dernière, dans les années 1995-1996, s'est déliée de ses engagements sur le patrimoine des anciennes compagnies qui formaient son héritage? Une première analyse grossière des contenus permet d'élucider l'origine de ces fonds. Il s'agissait d'archives vivantes qui ont suivi les fusions et les acquisitions, à partir des années 1970, tant que les sujets incriminés n'étaient pas considérés comme clôturés. Il en va ainsi de la vie d'un cargo, de sa conception à ses multiples affectations¹¹, ou d'un contentieux qui occupe la correspondance entre les services juridiques et les assurances pendant de nombreuses années¹² ou encore des plans et études d'un ingénieur, dont les idées peuvent être recyclées¹³. Certains dossiers suivent la carrière d'un membre du personnel d'une compagnie à l'autre et, jusqu'à leurs dissolutions, des entités indépendantes ont entretenu des archives séparées, versant ainsi des contenus presque intégraux dans les années 1990. C'est le cas de la section du Havre de l'Amicale transatlantique, société mutualiste pour le personnel de la CGT, et dont les comptes rendus, les courriers et la comptabilité sont complets de 1948 à 1989¹⁴.

Ces ensembles documentaires sont donc de précieux ajouts aux fonds déjà classés. Ce sont des compléments chronologiques (essentiellement après la Seconde Guerre mondiale), mais aussi des éclairages inédits sur les mutations de la marine marchande française dans la deuxième moitié du xx^e siècle. Une fois intégrées au cadre de classement, ces archives permettront d'approfondir les travaux de Bernard Cassagnou, pionnier en ce domaine¹⁵ ou encore d'élargir la perspective historique des recherches sur la CGM entamées par le géographe Antoine Frémont¹⁶.

11 FL&C, C/29/2, c'est le cas par exemple du *Korrigan* (MM 1973), le plus grand porte-conteneurs français en service à son lancement par les Messageries maritimes. Le navire passe à la CGM en 1977, puis à la CMA-CGM en 1996.

12 FL&C, de 5/56/55 à 5/56/60 (1945-1971).

13 FL&C, C/19/11.

14 FL&C, 5/04/05.

15 Bernard Cassagnou, *Les Grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, nouvelle édition [en ligne], Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2002, t. II, p. 1085-1093, consulté le 29 septembre 2019. L'état des sources ne mentionne pas French Lines (et pour cause).

16 Antoine Frémont, *La Compagnie générale maritime et l'espace maritime (1945-1995)*, thèse de doctorat de géographie sous la dir. de Madeleine Brocard, université du Havre, 1996, 514 p.

À partir des cartons analysés dans le cadre du projet *Normonde*, il est possible d'envisager de nouveaux travaux en histoire navale, portuaire et bien sûr maritime dans son acception la plus large. Par ailleurs, comme pour les fonds classés, ces archives invitent à réaliser un pas de côté pour aborder, à travers le prisme maritime, des sujets d'histoire sociale, culturelle ou économique dont le sillon est déjà creusé à terre. Les loisirs et les arts de la table sur les paquebots, la place des femmes, des enfants ou des sujets colonisés à bord des navires, la perception de l'arrivée d'un tourisme de masse sur les océans, la prise de conscience du caractère polluant des activités maritimes, les premières remédiations en termes de maîtrise de l'énergie, etc. Autant de pistes qui continuent de prouver le caractère pluriel et transversal de l'histoire maritime. Ces champs d'investigation permettent aussi bien des approches macro-historiques que des études comparées bien plus ambitieuses dans le cadre très porteur de l'histoire globale ; quel meilleur vecteur que les compagnies maritimes pour se joindre au concert des études internationales sur les flux humains et matériels ?

En volume, les quatre premières fonctions du cadre de classement sont les activités techniques (34 %), les opérations commerciales (28 %), l'administration (12 %) ¹⁷ et l'armement (7 %) ¹⁸, suivent de près les finances et les affaires juridiques puis, dans de moindres proportions, le personnel, le domaine, la documentation et la communication. Quelques détails au sujet des deux premières catégories donnent une idée de la pertinence des fonds.

Les activités techniques regroupent les questions inhérentes à l'entretien des navires mais aussi, et surtout, les projets de réalisation (actés ou non) sous forme d'études et de plans. Il s'agit parfois de transformations d'anciennes unités, posant donc la question de la reconversion et de l'actualisation de la flotte ¹⁹. Dans tous les cas, la documentation des prestataires extérieurs est abondante et explique en grande partie le volume que représente cette fonction au sein des archives. Parmi les belles pièces exhumées, les archives complètes de l'ingénieur Debray regroupent presque quarante années de recherches et de travaux sur la construction navale ²⁰. Dans l'ensemble, ces documents évoquent évidemment les développements de la conteneurisation puis de la jumboïsation, montrent comment les grands chantiers navals français sont d'abord systématiquement

17 Cette fonction concerne essentiellement les correspondances qui émanent de la direction du siège social, ainsi que les rapports des conseils d'administration et les bilans annuels.

18 Cette fonction se rapporte plus strictement à la flotte de navires et concerne les problèmes de navigation rapportés par les commandants, la sécurité et l'inspection des navires ainsi que leur approvisionnement.

19 FL&C, de 5/38/60 à 5/38/67.

20 FL&C, C/19/7, C/19/8, C/19/11, de 1949 à 1986.

sollicités puis, au fil du temps, davantage les chantiers d'Europe du Nord et enfin ceux du Japon ou de Corée. Derrière ces archives d'ingénierie pure se révèlent les pressions du marché mondialisé. Enfin, la spécialisation technique des navires après 1945 est flagrante et très bien documentée. Les vraquiers laissent place à des transports réfrigérés, des minéraliers, des PCB²¹, gaziers, rouliers, etc.²² Au sujet de ces dernières unités, plus souvent appelées ro/ro, on note une flexibilité croissante pour s'adapter à des marchés spécifiques, que ce soit pour répondre au gouvernement français et transporter des éléments des fusées *Ariane*²³, ou pour toucher des ports africains d'accès difficile (avec des ouvertures latérales inutiles ailleurs) et ainsi continuer à occuper une situation de monopole²⁴.

Les opérations commerciales traitent, sans surprise, de la répartition des flux de marchandises sur les différentes lignes (connaissements et manifestes), de l'évolution des conférences maritimes et, plus ponctuellement, contiennent des rapports de voyage ou des comptes rendus d'incidents. Parmi les sources prisées, on trouve les listes de passagers des navires des Messageries maritimes, sur toutes les lignes, pour les années 1965-1970²⁵ ou encore les rapports généraux des navires de la CGT pour les lignes Pacifique Sud, Amérique latine et Antilles des années 1950 à 1974²⁶. Plus tardivement, et donc pour la CGM, la conservation et l'exploitation de certains documents posent question, du fait de l'usage intensif du télex dans les années 1980 et 1990. Les rapports de mer du CGM *Rabelais* (CGM 1989), par exemple, consistent en un amonçèlement de longues bandes perforées à demi effacées avec, certes, toutes les informations possibles transmises à bord à chaque étape du voyage mais, en définitive, un foisonnement difficilement exploitable²⁷.

Puisqu'il est question de l'exploitation commerciale, il convient de mentionner deux cartons traitants exclusivement du *France III* (CGT 1962) entre 1965 et 1969 puis en 1973-1974²⁸. Il s'agit d'une illustration pertinente de ce que peuvent apporter ces fonds non classés à la compréhension de l'histoire maritime contemporaine. Les dossiers de l'intendance à bord, ainsi que ceux du service des contentieux, en disent long sur ce navire à l'exploitation coûteuse. Le recrutement des artistes ou les développements de l'offre hôtelière

21 Porte-conteneurs à bananes, unités affectées à la ligne des Antilles.

22 FL&C, C/19/6.

23 FL&C, C/19/5.

24 FL&C, de 5/60/12 à 5/60/24.

25 FL&C, 5/50/23 et 5/49/27.

26 FL&C, 5/48/138 et 5/48/141 sur l'Amérique latine.

27 FL&C, de 5/75/90 à 5/75/99.

28 FL&C, 5/14/62 et de 5/14/64 à 5/14/67 pour l'organisation des loisirs, puis de 5/75/55 à 5/75/61 pour les commentaires et réclamations des passagers.

et des activités de loisirs éclairent le passage des traversées transatlantiques vers une économie de croisière moderne. À l'aune des 10 % des fonds non classés dépouillés, combien de pépites sous la roche brute de ces cartons ?

Il serait faux de penser que ces fonds n'évoquent que les stratégies nationale et internationale des grandes compagnies maritimes françaises. Pour terminer le tour d'horizon de cette mission exploratoire dans les fonds non classés, il faut également s'attarder sur la portée locale des documents, en particulier leur résonance normande. Les directions de l'armement de la CGT, des Messageries maritimes et de la CGM étaient notamment au Havre, une part importante du personnel sédentaire et navigant était basé en Seine-Maritime, et les liens avec des prestataires régionaux étaient nombreux. La CGT est une société d'économie mixte depuis 1931, mais seulement pour l'exploitation de la ligne Le Havre-New York. Le conseil d'administration gère par ailleurs une quarantaine de filiales totalement privées : de la blanchisserie de Rouelles jusqu'à une chaîne d'hôtels nord-africains en passant par des fermes piscicoles un peu partout en France, les archives subsistent et sont mêlées à celles de la compagnie²⁹. Autre cas, les archives de la filiale consacrée à l'entretien des navires au Havre, la COGER, n'ont *a priori* pas été conservées. Néanmoins, les correspondances avec les différents services de la CGT permettent d'exhumer cette histoire par bribes, de manière indirecte³⁰. Enfin, que ce soit par le biais des sociétés mutualistes comme l'Amicale transatlantique réservée aux navigants, ou celui des syndicats, à l'instar de celui pour le personnel sédentaire des compagnies de navigation (PSCN)³¹, c'est un pan de l'histoire sociale havraise à partir des années 1950 qui se découvre.

Le fonds d'archives et les collections de French Lines & Compagnies racontent une histoire nationale, maritime et marchande, sur une période marquée par l'âge industriel, une émigration massive de populations, l'expansion coloniale et la décolonisation, le développement des arts décoratifs ou encore la mondialisation de l'économie. Cette histoire est celle d'une époque où le transport maritime est presque le seul moyen de parcourir le monde, avant la révolution du transport aérien qui oblige ensuite le maritime à se réinventer. C'est aussi celle des hommes et des femmes qui, un jour, dans l'exercice de leur métier de marin ou en tant que personnel de service, lors d'une traversée ou

29 FL&C, de 5/56/107 à 5/56/111 pour les filiales non-maritimes en matière d'aquaculture (1968-1972). Bien que privées, ces archives ont été versées aux Archives nationales en 1995 avec l'ensemble des fonds de la CGT et de la CGM.

30 FL&C, de 5/63/95 à 5/63/99.

31 FL&C, C/112/1 ou encore 5/04/05.

d'une croisière, en voyage d'affaires ou d'agrément, parfois dans l'espoir d'une vie meilleure, sont montés à bord d'un navire d'une compagnie française.

Histoire sociale, histoire des arts, histoire urbaine, histoire économique : d'autres courants maritimes, peut-être moins traditionnels que ceux de l'histoire navale ou portuaire, se mêlent et se juxtaposent au cœur des réserves de French Lines & Compagnies. De nombreux sujets sont encore à explorer dans le fonds d'archives, et ne manqueront pas encore d'émerger au fur et à mesure de l'avancement des récolements, de l'intérêt des chercheurs et des appels à projets.

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 thalocratie

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-XX^e siècle

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

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
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*