

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation*

Lenhof – 979-10-231-1741-7



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
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*

Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5
Tranchant – 979-10-231-1733-2
Marzagalli – 979-10-231-1734-9
Marnot – 979-10-231-1735-6
Emmer – 979-10-231-1736-3
Harlaftis – 979-10-231-1737-0
Weber – 979-10-231-1738-7
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0
Lenhof – 979-10-231-1741-7
Polonia – 979-10-231-1742-4
D'Angelo – 979-10-231-1743-1
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8
Sarrazin – 979-10-231-1745-5
Sauzeau – 979-10-231-1746-2
Normand – 979-10-231-1747-9
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6
Amorim – 979-10-231-1749-3
Borde – 979-10-231-1750-9
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3
Bruneau – 979-10-231-1753-0
Vallejo – 979-10-231-1754-7
Chaline – 979-10-231-1755-4
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1
North – 979-10-231-1757-8
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	
Jean-Pierre Poussou	5
Introduction	
Gérard Le Bouëdec	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
Mathias Tranchant	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
Silvia Marzagalli	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Bruno Marnot	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
Peter C. Emmer	63
L'histoire maritime en Grèce	
Gelina Harlaftis	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Klaus Weber	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
Gilbert Buti et Jacques Péret	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
Jean-Louis Lenhof	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
Amélia Polónia	175
L'histoire maritime en Italie	
Michela D'Angelo	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
Jean-Luc Sarrazin	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX ^e siècle	
Thierry Sauzeau	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
France Normand	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
René Taudal Poulsen	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
Inês Amorim	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
Christian Borde	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
Sylviane Llinares et Philippe Hroděj	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
Jean de Préneuf et Martin Motte	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
Jean-Baptiste Bruneau	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
Eduardo Aznar Vallejo	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
Olivier Chaline	389
Exploration, découverte et représentations	
Christian Huetz de Lempis et Claire Laux	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
Michael North	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
Philippe Haudrère	421
Bibliographie	423

TRAVAIL DES ÉQUIPAGES ET SPÉCIFICITÉS SOCIALES DES GENS DE MER EN FRANCE À L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE : UNE HISTOIRE EN CHANTIER

Jean-Louis Lenhof¹

Par « gens de mer », on entendra ici l'ensemble des personnes ayant exercé, à un moment ou un autre de leur vie, un métier dans le domaine de la navigation maritime effective – ce qui exclut du champ de l'étude tant les armateurs et courtiers que les travailleurs portuaires (par exemple les dockers), ou encore le personnel des chantiers navals, bref tous les professionnels qui œuvrent pour la navigation maritime sans naviguer eux-mêmes. Toujours dans un souci de cohérence, on ne se préoccupera ici que des navigants civils (équipages du transport de marchandises ou de passagers, équipages réunis pour la chasse ou la pêche maritime), laissant de côté les hommes de la marine de guerre (tantôt nationale, royale, impériale puis, derechef, nationale). En effet, les questions navales dans leur ensemble font l'objet d'une contribution séparée dans le présent volume. De plus, l'environnement social et économique de travail des équipages du commerce et de la prédation a ceci de spécifique qu'il est dominé par le problème de la rentabilité, ce qui, naturellement, n'est pas le cas en matière de projection de forces à l'échelle océanique. En outre, en France, pendant l'essentiel de l'époque contemporaine, le gros des équipages de la flotte de guerre a été formé d'hommes issus de la navigation civile, temporairement recrutés au titre d'un service militaire spécifique. Seul l'encadrement était composé de vrais professionnels de la guerre sur mer, qui constituaient un monde totalement différent de celui des officiers du commerce, pour ne pas parler de la pêche. Cependant, et précisément à cause

1 Maître de conférences en histoire contemporaine à l'université de Caen Basse-Normandie, membre du Centre de recherches d'histoire quantitative (UMR CNRS 6583), co-directeur du pôle pluridisciplinaire « Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires » de la Maison de la recherche en sciences humaines de Caen (UMS CNRS 843).

du poids du service militaire dans le cas français, l'historiographie des gens de mer civils ne peut éluder la question des rapports de ces derniers avec la Royale.

POUR UNE VUE GÉNÉRALE

160

Au cœur de la problématique du champ d'étude qui vient d'être décrit, se situe tout ce qui a trait au travail en mer et, plus largement, à la vie en mer, puisque le lieu de travail des gens de mer, à savoir le navire, est aussi, tout le temps où ils exercent effectivement leur activité professionnelle, le lieu où ils logent, mangent, se forment au métier, voire se distraient : l'entretien de la force de travail se fait au même endroit que son exercice. Or, cet endroit, qui est avant tout un environnement technologique, qui forme, encore aujourd'hui, un isolat au sein d'immensités liquides hostiles à l'homme, a considérablement été modifié, pour ne pas dire révolutionné, à l'époque contemporaine. L'historiographie des gens de mer à l'époque contemporaine ne peut faire l'impasse sur tout ce qui touche aux nouveautés en matière de propulsion, à commencer par l'invention du voilier rapide, qui a donné une nouvelle vie à la voile et à la valorisation de l'énergie éolienne en dépit de l'entrée dans l'ère mécanique. Toutefois, précisément, la grande nouveauté a été le recours aux sources d'énergie fossiles, par l'intermédiaire du moteur à combustion externe (machine à vapeur alternative puis turbine : processus de mécanisation), remplacé ensuite par le moteur à combustion interne (moteur diesel : processus de motorisation). Mais la propulsion n'est pas seule en cause : les nouveautés commerciales sont aussi à prendre en compte, en particulier l'essor du transport de passagers et le développement concomitant des métiers de type hôtelier. L'approche est nécessairement technique, mais le questionnement de fond porte ici sur les conséquences que ces nouveautés ont eues sur les gens de mer.

Cette influence concerne d'abord l'organisation du travail et les relations sociales à bord de navires toujours plus grands, mais aussi les cultures techniques et le quotidien des professionnels de la navigation maritime quand ils sont en mer pour y exercer leur métier. Justement, de nouveaux métiers sont apparus, et les anciens qui ont perduré ont vu leur définition et leur exercice changer. Ce qui n'a pas changé, c'est la domination de la logique du « métier » – avec ce que cela suppose en matière d'identité –, et spécialement l'empire exercé sur les mentalités par la spécificité proclamée du « métier maritime » en tant que tel. L'apparition de nouveaux personnels, aux qualifications *a priori* étrangères non seulement à la tradition mais aussi

aux fondamentaux de l'activité maritime (« gens de la machine », « agents du service général », etc.) a été vécue bien plus sous l'angle de l'intégration de ces personnels au monde des gens de mer que sous l'angle d'un éclatement de la spécificité du monde en question. Cela étant, le navire est devenu un espace socioprofessionnel de plus en plus complexe et délicat à gérer en tant que tel, alors même que la navigation et la prédation proprement dites, du fait des progrès techniques, tendaient à perdre en difficulté et même en dangerosité. L'évolution du travail en mer a donc eu, dans cette France qui fut longtemps – et est encore à bien des égards – une des premières puissances maritimes du globe, sa logique propre, à la fois malgré et en raison de la modernisation des outils, procédés et savoir-faire. Cependant, l'activité maritime n'est pas séparable de la société englobante, qui, en quelque sorte, envoie les navigateurs en mission sur les eaux salées. L'historiographie des gens de mer doit donc se préoccuper des relations hautement dialectiques entre les successives révolutions industrielles et le monde des professionnels de la valorisation de l'océan mondial, ceci incluant la grande question de la recherche acharnée de la rentabilité et d'une productivité toujours plus grande.

L'influence de ses révolutions ne s'étudie pas qu'à l'échelle du navire : au-delà des équipages et de leur spécialisation de plus en plus marquée, non seulement au sein d'un même navire, mais aussi entre types de navires et d'activité, il faut aborder les populations de gens de mer comme un tout, comme un ensemble social qui, quoique au départ d'enracinement plutôt littoral, a dû s'adapter à un nouveau contexte socioéconomique. Ces populations avaient vécu – sinon survécu – jusqu'à la fin du XVIII^e siècle grâce à la mer, cela de manière « traditionnelle » et ancestrale. Or, ces mêmes populations, spécialement celles de la Bretagne « historique », ont gardé, par delà la mécanisation puis la motorisation, le quasi-monopole des activités maritimes, d'ailleurs dans le cadre d'un recul de la pluriactivité au sein des sociétés littorales. Leur résistance à la modernisation a été vive et intelligente, car socialement motivée, et elle a ménagé de nombreux paliers de transition. Pour s'en convaincre, rien de tel que d'étudier les carrières des gens de mer. Et l'on est bien obligé de constater que les comportements et choix sociaux des gens de mer ne furent pas si différents de nombreux groupes socioprofessionnels « terriens » (ouvriers de l'industrie à domicile, paysans, etc.), à qui des stratégies d'adaptation souple ont permis de préserver un certain temps un modèle de lutte contre la précarité et de réussite par la petite et moyenne entreprise.

Après le travail en mer et les destinées sociales, le troisième niveau de l'étude des gens de mer à l'époque contemporaine est, précisément, celui de l'insertion de ces professionnels dans la société englobante. Peut-on encore

parler d'une démographie des gens de mer ? Quelle influence a eu la régularité de la navigation « à la mécanique » sur l'organisation de la vie familiale des gens de mer, au sein d'espaces littoraux sans cesse plus urbanisés ?

162

Sur tous les points et questions dont on vient de faire une liste au reste non exhaustive, l'historiographie française est encore relativement peu abondante, et très largement lacunaire : il s'agit vraiment d'une histoire en chantier – chantier très en retard par rapport à ce qui a déjà été fait tant chez les Anglo-saxons que chez les Allemands ou les Scandinaves – ; mais chantier prometteur malgré tout, qui commence à suivre la voie tracée par les modernistes. Ce retard des études contemporanéistes sur les gens de mer a d'autant plus de quoi surprendre que les sources sont abondantes, mais justement, peut-être, trop abondantes : pour tout le segment de temps historique qui correspond à la grande époque coloniale de la France et qui fut une phase d'essor des activités maritimes et des effectifs de gens de mer, nous disposons de journaux de bord, de rôles d'équipage, de cahiers de punitions, de rapports d'accident, de dossiers de personnel et d'enquêtes pour l'essentiel conservés dans les archives du Service historique de la Défense (Inscription maritime oblige), mais pas seulement (il y a aussi les fonds des grandes compagnies de navigation, conservés par l'association French Lines). De plus, l'époque contemporaine a vu une véritable explosion de la publication de souvenirs de marins, tandis que de nouvelles sources – de type audio-visuel – apparaissent. Bien des spécialistes d'histoire sociale « terrienne » rêvaient de disposer de telles sources, surtout pour des populations de travailleurs manuels. Il est vrai que l'histoire des gens de mer est une histoire difficile à faire parce que technique, et d'autant plus technique que l'on avance dans le XIX^e et le XX^e siècle. En fait, il est pratiquement impossible à l'historien universitaire de s'engager valablement dans cette voie sans être lui-même un ancien professionnel de la mer ou, à tout le moins, sans recourir à l'expertise de gens de mer en activité ou à la retraite. Cependant, ce n'est là qu'un préalable. Qu'est-ce qui gêne le développement de la recherche au-delà de ce préalable ? Le sentiment d'une certaine infériorité par rapport aux Anglo-saxons (sans parler du « défi » allemand), compliqué d'auto-flagellation, est-il passé de la marine française contemporaine à l'histoire de cette marine ?

LES PIONNIERS

Avant que l'histoire scientifique commence à s'intéresser aux gens de mer, un certain nombre de spécialistes d'autres disciplines, ou même des « amateurs », se sont penchés sur l'histoire récente de ce groupe professionnel. C'est par

ces pionniers, dont les ouvrages servent maintenant de sources imprimées aux historiens universitaires, que nous entamerons notre revue des travaux disponibles.

Les juristes et administrateurs divers, notamment à l'occasion de thèses de doctorat en droit, se sont beaucoup penchés sur le cas des gens de mer. Cela n'a rien d'étonnant, compte tenu de l'importance de l'administration de l'Inscription maritime, administration d'origine navale qui a pris, au moment de la Révolution, la succession du système dit des classes et a développé sa tutelle sur les activités maritimes civiles jusqu'à devenir une forme d'État-Providence. L'institution elle-même, sans laquelle il est difficile de comprendre quoi que ce soit à l'histoire des gens de mer, a fait l'objet de solides travaux, dont celui de Jacques Captier [371]. Mais les juristes ne s'en sont pas tenus à la seule histoire législative et administrative : de l'institution, ils sont descendus aux hommes, à leurs conditions de travail et à l'évolution de celles-ci. On peut citer à cet égard les travaux de Robert Zoette sur le recrutement des gens de mer², ou encore ceux d'André Moufflet sur les conditions de travail dans la marine marchande³ – d'autant mieux renseignés, dans ce dernier cas, que l'auteur était attaché aux affaires générales de la Compagnie des Messageries maritimes. En outre, à la grande surprise des observateurs extérieurs aux mutations subies par le monde maritime, les grèves d'inscrits maritimes survenues entre 1900 et 1914 ont suscité bien des recherches de la part de doctorants en droit⁴. Enfin, certains juristes sont allés jusqu'à se livrer à des études monographiques, véritables enquêtes de terrain, sur le type de populations qui s'y prêtait le mieux, à savoir les communautés de marins-pêcheurs. À cette catégorie de travaux appartient l'étude de J. Captier sur les marins-pêcheurs du Languedoc⁵ et, surtout, l'ouvrage de Jean Bourgain sur les pêcheurs de Boulogne-sur-Mer, si important pour étudier les tenants et les aboutissants de la révolution de la vapeur dans la pêche dite « au large »⁶.

- 2 Robert Zoete, *Du recrutement des gens de mer. Étude historique et critique*, thèse pour le doctorat en droit, Bordeaux, Imprimerie Y. Cadoret, 1919.
- 3 André Moufflet, *Les Conditions du travail dans la marine marchande*, thèse pour le doctorat en droit, Paris, Imprimerie Bonvalot-Jouve, 1907.
- 4 Voir, entre autres : Antony Schoux, *Des grèves maritimes*, Paris, Giard et Brière, 1910 ; Robert Debled, *La Répression des grèves d'inscrits maritimes*, Paris, A. Rousseau, 1913.
- 5 Jacques Captier, *Les Marins-pêcheurs du Languedoc*, Paris, Hôtel des Sociétés Savantes, 1909.
- 6 Jean Bourgain, *Pêche et pêcheurs boulonnais en 1908 : essai sur les conditions de travail dans la pêche maritime et sur la situation économique et sociale du marin-pêcheur boulonnais*, Paris, V. Giard et Brière, 1908 ; rééd. Wimille, Punch Éditions, 1999.

Les sciences sociales en construction ont également apporté leur contribution à une approche scientifique des populations des gens de mer. On retiendra à cet égard les sociologues monographistes de l'école de Frédéric Le Play, parmi lesquels Charles Vallin qui a étudié le cas d'un pêcheur d'Étretat et de sa famille⁷. Les géographes n'ont pas été en reste, particulièrement ceux qui se sont intéressés à la Bretagne, tout particulièrement Camille Vallaux, qui s'est longuement attardé sur les populations maritimes, lors de ses recherches sur la géographie humaine de la Basse-Bretagne⁸. Comme ceux des juristes, ces travaux anciens de sociologue ou de géographes fournissent d'intéressantes informations et, surtout, une première forme de réflexion sur le sort des gens de mer à l'époque contemporaine. Ils ont toutefois l'inconvénient d'user d'un ton et d'une posture quelque peu paternalistes, qui conduisent à présenter les gens de mer français, placés sous la tutelle « bienveillante » de l'Inscription maritime, comme des travailleurs manuels privilégiés. Ce point de vue n'est pas totalement erroné, et il peut servir d'utile contrepoids à d'autres approches, syndicales notamment, qui avaient plutôt tendance à verser dans le misérabilisme. Cependant, l'angle paternaliste dont il est question souffre de ne pas être assez appuyé par des preuves. En outre, les travaux qui le soutiennent ne sont pas prolixes sur le travail en mer proprement dit, saisissant essentiellement les gens de mer à terre. Remarquons en tout cas que l'approche ethno/anthropologique est encore de nos jours pratiquée à l'égard des gens de mer, incluant cette fois-ci l'étude du travail à bord, par embarquement de l'observateur, non sans mise en perspective historique : c'est ainsi que l'historien lira avec profit, surtout à titre méthodologique, le travail de Maurice Duval [640], en le comparant éventuellement avec celui de Serge Dufoulon, paru la même année, mais portant sur un équipage de la marine de guerre⁹. À l'instar de ce qui s'est fait dans les pays anglo-saxons et en Allemagne, les spécialistes français de sciences sociales se sont interrogés sur la possibilité d'appliquer certaines grilles de lecture, certains concepts généraux au monde des gens de mer, par exemple la notion d'institution

7 Charles Vallin, « Étienne V., pêcheur à Étretat », *Revue de la science sociale*, 1861, repris dans : Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff, *Archives de Normandie*, Paris, M. Trinckvel, 1993, p. 73-88.

8 Camille Vallaux, *La Basse-Bretagne. Étude de géographie humaine*, Paris, Société nouvelle de librairie et d'édition, 1907.

9 Serge Dufoulon, *Les Gars de la marine. Ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié, 1998.

totale, forgée par Erving Goffman. Malheureusement, ces interrogations ont surtout porté sur la marine de guerre¹⁰.

En ce qui concerne l'approche plus explicitement historique du monde des gens de mer à l'époque contemporaine, on rangera parmi les pionniers – même s'il en existe encore de nos jours – ceux que l'on peut appeler les « compilateurs », autrement dit des historiens amateurs – ou du moins non universitaires –, assez souvent anciens officiers de la marine marchande, qui se sont donné pour tâche de collecter le maximum de faits et de les publier par souci de préserver une forme de patrimoine. Les ouvrages de ces compilateurs ne sont généralement pas explicitement axés sur une histoire des hommes et de leur travail, sacrifiant plus volontiers au descriptif technique pointilliste. Toutefois, ils n'oublient jamais de donner des renseignements sur la vie et le travail à bord, malheureusement avec une tendance certaine à privilégier l'anecdote et l'accident par rapport à ce qui intéresse plus l'historien universitaire, à savoir les structures et le déroulement du quotidien. La publication de ces compilations a dans un premier temps, parce qu'assurée par d'anciens acteurs et/ou témoins, suivi le rythme de la disparition de certains grands secteurs de l'activité maritime au commerce. Dans les années 1930 et 1940, le capitaine au long cours Louis Lacroix s'est lancé dans une première histoire des derniers voiliers au long cours (*windjammers* à coque en acier), dont l'ère s'était terminée, en France, au lendemain de la première guerre mondiale¹¹. À la fin des années 1960, les ingénieurs/officiers mécaniciens Jean Hazard et Maurice Coquin ont retracé, vue de la machine, l'histoire des grands paquebots des lignes transatlantiques, dont le règne était en train de prendre fin¹². Enfin, à l'heure où la marine marchande explicitement française était en train de disparaître – même pour le transport de marchandises –, sous les coups de la délocalisation vers les pavillons dits de complaisance, l'officier de pont Jean Randier livrait au public une histoire de cette même marine, particulièrement attentive au sort des équipages [1398].

Plus récemment, la compilation a connu une nouvelle jeunesse, grâce à des éditeurs spécialisés dans la conservation de la mémoire maritime de la nation,

- 10 Voir, par exemple : Jean Saglio, « Les bateaux de guerre français : totalitaires et/ou autoritaires ? », dans *Erving Goffman et les institutions totales*, dir. Ch. Amouroux et A. Blanc, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 109-136.
- 11 Louis Lacroix, *Les Derniers Grands Voiliers : histoire des long-courriers nantais de 1893 à 1931*, Paris, Peyronnet, 1937 ; *id.*, *Les Derniers Cap-horniers français aux voyages de nickel, de salpêtre et du Pacifique*, suivi de *Les Premiers Pétroliers à voile*, Luçon, Imprimerie de S. Pacteau, 1940 ; *id.*, *L'Âge d'or de la voile*, Paris, Horizons de France, 1949.
- 12 Jean Hazard, et Maurice Coquin, *Atlantique Nord, dix mètres sous la ligne de flottaison*, Paris, Louis Soulanges, 1969.

telles les Éditions du Chasse-marée. C'est ainsi que le dossier des *windjammers* français, déjà repris en son temps par J. Randier [1396], a été retravaillé sur la base de nouvelles sources privées – malheureusement pas toujours rigoureusement référencées¹³ –, ou qu'une grande série de publications sur l'histoire des morutiers français est en cours¹⁴.

Les compilations, qu'elles soient anciennes ou nouvelles, renseignent sans vraiment expliquer, ou alors de façon insuffisamment structurée ; quoique utiles sous bien des aspects, elles ne fournissent pas de grille d'intelligibilité. C'est là le rôle de l'histoire universitaire, qu'elle soit monographique ou synthétique.

L'HISTOIRE UNIVERSITAIRE : L'APPROCHE LOCALE ET LA CONSTELLATION DES MONOGRAPHIES

166

Un premier angle d'attaque, pour les travaux universitaires, a été l'approche locale : étudier l'ensemble des gens de mer d'un port ou d'un petit pays littoral, à l'échelle d'une période plus ou moins courte, mais faisant sens. Dans ce domaine, il est possible de citer trois réussites, qui ont conduit à des thèses de doctorat en histoire. Pionnier a été le travail de Dominique Confolent sur les gens de mer du port bas-normand de Granville (Manche) : dès 1989, cet administrateur des Affaires maritimes, revenu à la recherche après avoir été formé à l'UFR d'Histoire de Caen, avait rédigé un mémoire de maîtrise portant sur une période d'autant plus intéressante qu'elle avait vu la fin de la pêche morutière¹⁵. La thèse qui a suivi, plus centrée sur l'entre-deux-guerres, s'est révélée tout à fait complète tant sur les pratiques professionnelles des gens de mer que sur leur insertion dans la cité et sa vie sociale, le tout articulé selon une problématique fort stimulante, en particulier à propos des reclassements liés à la disparition de la pêche morutière à la voile¹⁶. Cependant, entre le moment où D. Confolent a soutenu son premier mémoire de recherche et celui où il a achevé sa thèse de doctorat, le relais avait été pris ailleurs. En

13 Voir Brigitte et Yvonnick Le Coat, *Cap-horniers français*, t. I : *Mémoire de marins de voiliers de l'armement Bordes*, Douarnenez et Rennes, Éditions du Chasse-marée/Éditions Ouest-France, 2002 ; et aussi Claude et Jacqueline Briot, avec la collaboration de François Renault, *Cap-horniers français*, t. II : *Histoire de l'armement Bordes et de ses navires*, Douarnenez, Éditions du Chasse-marée, 2003.

14 Premier volume paru : Jean-Pierre Mélis, *Grande pêche*, t. I : *Goélettes flamandes à Islande*, Douarnenez et Dunkerque, Éditions du Chasse-marée/Musée portuaire de Dunkerque, 2006.

15 Dominique Confolent, *La Pêche et le monde de la mer à Granville, 1913-1939*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 1989.

16 Dominique Confolent, *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat en histoire, université Paris-Sorbonne, 2003.

effet, une deuxième réussite fut le travail consacré à Berck-sur-Mer, un port certes de moindre importance que Granville, mais abritant une population relativement homogène de pêcheurs (essentiellement côtiers). À l'échelon des premiers travaux de recherche, le travail, mené à travers les sources de l'Inscription maritime sur un long XIX^e siècle, avait été partagé : à Grégory Boyer le début de ce siècle¹⁷, à Louis Delacroix la fin¹⁸ ; mais, finalement, c'est G. Boyer, plus avancé, qui a mené à bien le travail de thèse sur Berck. Ce travail brasse très large, puisque qu'il parcourt l'ensemble d'une période allant des derniers temps du règne de Louis XIV aux lendemains de la seconde guerre mondiale [263]. Là aussi, les populations maritimes du lieu sont scrutées sous tous les angles, avec peut-être plus d'efficacité scientifique en ce qui concerne la partie d'histoire moderne. La troisième réussite est bretonne, à travers le cas de l'île de Groix. La forme d'isolat spécialisé qu'a constitué cette île avait déjà fait, à la fin des années 1970, l'objet d'une compilation¹⁹. Le dossier a été repris par Gilles Allanic, pour aboutir à une thèse de doctorat²⁰.

Ces trois grands arbres ne doivent pas cacher la forêt des travaux de master qui, sans déboucher sur une thèse, ont contribué à éclairer localement le monde des gens de mer. Il est impossible ici de les citer tous. Certains, portant sur des communautés normandes sont déjà relativement anciens²¹ ; d'autres, pour le même espace géographique, sont plus récents²². La différence entre les deux ensembles n'est pas que chronologique : elle est aussi méthodologique. Les travaux les plus anciens se proposaient un tableau, souvent assez fouillé, des caractéristiques des gens de mer étudiés, à l'échelle macro-sociologique. Les travaux les plus récents, quoique utilisant les mêmes sources (celles de l'Inscription maritime), ont eu recours aux nouveaux outils informatiques

- 17 Grégory Boyer, *L'Inscription maritime à Berck-sur-Mer de 1789 à 1830*, mémoire de DEA, université du Littoral-Côte d'Opale, 1996.
- 18 L. Delacroix, *L'Inscrit maritime berckois à la fin du XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, université du Littoral-Côte d'Opale, 1996.
- 19 Dominique Duviard, *Groix, l'île des thoniers : chronique maritime d'un île bretonne, 1840-1940*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1978.
- 20 Gilles Allanic, *Groix, la mer et la pêche au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, puis thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 1999 et 2003.
- 21 Voir Dominique Briand, *Hommes et navires de la région Caen-Courseulles, 1816-1861*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 1983 ; et aussi Sylvette Lemagnen, *Aspects de la vie maritime dans le quartier de Cherbourg, 1816-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 1983.
- 22 Voir, pour la Haute-Normandie, Béatrice Olingue, *Le Monde des gens de mer à Dieppe, 1789-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Rouen, 1999 ; et, pour la Basse-Normandie, d'une part Anthony Poidevin, *Les Gens de mer du Calvados dans la première moitié du XIX^e siècle (1789-1850)*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 2003 ; et d'autre part Nicolas Cochard, *Les Gens de mer à Cherbourg, 1816-1883*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 2003.

pour encore mieux profiter des potentialités des sources en question, donc travailler sur les carrières, par le biais de la prosopographie et du suivi de cohortes. Et, en cela, les recherches plus particulièrement bas-normandes sont parentes de celles menées ailleurs, par exemple à La Rochelle²³ et même à Poitiers, car le travail de thèse de Th. Sauzeau déborde sur le premier XIX^e siècle [1483], et Th. Sauzeau lui-même dirige des travaux allant très avant dans l'époque contemporaine²⁴. Remarquons aussi que des recherches sur des populations maritimes ont été menées à l'échelle locale, en Basse-Normandie, par des étudiants de l'université Inter-âges (antenne de Cherbourg-Octeville), à la faveur de leur participation (bénévole) à la mise sur pied d'un moteur de recherche pour la consultation des archives (numérisées) de l'Inscription maritime du XIX^e siècle²⁵. Certaines thèses d'histoire portuaire portant sur le XIX^e siècle peuvent être ajoutées à ce panorama des études locales s'intéressant aux gens de mer en général, car elles abordent, indirectement, les conditions de travail et les caractéristiques sociales des populations qui vivaient des activités maritimes : c'est particulièrement vrai dans les cas de Calais [217] et de Boulogne-sur-Mer [1281].

Une variante de l'étude locale consiste en des recherches portant sur certaines populations maritimes, en fonction de spécialisations liées à l'activité elle-même. Le cas le plus fréquent est l'étude de communautés de pêcheurs, généralement sur le temps long, que ce soit à l'échelle du plus grand havre halieutique du pays (avec la thèse de Thierry Capillier²⁶) ou à l'échelle d'un port bas-normand plus modeste (avec les recherches de Marie-Pierre Labonne-Legrand²⁷). Toujours en ce qui concerne l'activité de prédation, des travaux plus ponctuels se sont intéressés à des catégories de pêcheurs, particulièrement bien représentées et florissantes en certains endroits et à certaines périodes. La grande pêche à la morue a particulièrement retenu l'attention, si l'on songe à ce qui a déjà été fait sur la pêche « à Islande »

23 Voir Laurie Coppin, *Étude prosopographique des gens de mer dans le quartier de La Rochelle au XIX^e siècle (1814-1891)*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de La Rochelle, 2004.

24 Avec, par exemple, Alexandre Branchu, *Les Gens de mer de Royan au XIX^e siècle (1824-1883)*, mémoire de master 1 d'histoire, université de Poitiers, 2007.

25 *Depuis l'enfance matelot. « Pêcheurs » et « gens de la mé » à la Hougue, 1820-1870*, Caen, université Inter-âges de Basse-Normandie et Presses universitaires de Caen, 2005.

26 Thierry Capillier, *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat en histoire, université de Lille III, 1995.

27 Marie-Pierre Labonne-Legrand, *Les Équipages de pêche au poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, universités du Havre et de Caen, 2005 ; *id.*, *Port-en-Bessin 1845-1975. Des archives au témoignage : histoire d'une communauté de pêcheurs du littoral normand*, mémoire de master 2 d'histoire, universités du Havre et de Caen, 2006.

depuis Paimpol, tant par des médecins se préoccupant d'histoire²⁸ que par François Chappé dans sa thèse, il est vrai plus tournée vers l'histoire politico-culturelle que vers l'histoire de l'activité proprement dite et de ses hommes²⁹. La pêche à la morue de Terre-Neuve depuis Granville a fait également l'objet de plusieurs travaux, de niveau maîtrise³⁰. Quant au développement de la pêche sardinière en Bretagne méridionale – développement ayant conduit à une mono-activité sous l'emprise de la conserverie industrielle, elle a suscité l'intérêt des universitaires, comme le prouve la féconde recherche entreprise par Xavier Dubois [1722]. Enfin, pour ce qui est de certains milieux de pêcheurs au xx^e siècle, on remarquera le travail original de Françoise Pencalet-Kériverel sur les langoustiers³¹.

Les hommes de la marine marchande ont été, eux, étudiés à travers l'étude des modalités du trafic, dans quelques exemples de port de commerce, notamment ceux du Cotentin, y compris au xx^e siècle³² ; ou alors par l'accent mis sur le cabotage en Bretagne-Sud au xix^e siècle³³. Un troisième biais a été la recherche portant sur les capitaines (au long cours, ou maîtres au cabotage), que ce soit en Bretagne septentrionale³⁴ ou méridionale³⁵.

Les marins au commerce sont également évoqués dans une dernière veine de l'histoire locale des gens de mer, celle qui s'intéresse à certains aspects plus

-
- 28 Jean-Loup Avril et Michel Quéméré, *Pêcheurs d'Islande*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1984.
- 29 François Chappé, *Paimpol, la République et la mer, 1880-1914*, thèse de 3^e cycle en histoire, université de Rennes II, 1989 ; publiée sous le titre *L'Épopée islandaise, 1880-1914 : Paimpol, la République et la mer*, Thonon-lès-Bains, L'Albaron, 1990.
- 30 Voir Monique Lechanteur, *La Fin des terre-neuvas. Granville, 1900-1933*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1989 et Véronique Marie, *La Pêche à la morue au xix^e siècle : les navires et les hommes (quartier de Granville, 1814-1890)*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 2004 (travail faisant appel à la prosopographie).
- 31 Françoise Pencalet-Kériverel, *Les « Mauritiens », 1945-1990 : les pêcheurs langoustiers bretons dans un monde en mutation*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2006 ; publiée sous le titre *Histoire de la pêche langoustière. Les « Mauritiens » dans la tourmente du second xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2008.
- 32 Voir Sabrina Delacotte, *La Navigation commerciale à partir et à destination des ports du Cotentin : le trafic, les navires, les hommes (1780-1883)*, mémoire de master 2 d'histoire, université de Caen, 2007 et aussi Hélène Pesnelle, *Le Port de commerce de Cherbourg de 1883 à 1950. Les navires et les hommes*, mémoire de master 1 d'histoire, université de Caen, 2007.
- 33 Voir, notamment, Anne-Françoise Le Gouegec, *Les Mutations du cabotage au xix^e siècle, d'après les rôles de bord des maîtres au cabotage des quartiers de Vannes et d'Auray*, mémoire de DEA d'histoire, université de Bretagne Sud, 2001.
- 34 Christiane Chapalain-Nougaret, « Les capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880 », *Chronique d'histoire maritime*, publiée par la Société française d'histoire maritime, n° 52, septembre 2003, p. 33-48.
- 35 Voir Xavier Briant, *Les Maîtres au cabotage de Sarzeau et Saint-Gildas, 1820-1840*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Bretagne Sud, 2002.

particuliers du travail et de la vie des gens de mer, toutes spécialités confondues. À cette veine appartiennent les recherches sur les naufrages survenus au large de portions de côtes particulièrement redoutées³⁶, mais aussi les études portant sur la démographie, spécialement celle des populations insulaires, ou encore sur l'anthropologie physique, à laquelle les sources de l'Inscription maritime donnent accès. Pour la démographie, on citera le travail de Ronan Naudin sur Belle-Île-en-Mer, qui, par l'analyse différentielle des communes – certaines étant plus maritimes que d'autres –, dégage les spécificités des comportements des gens de mer [1260]. Dans le domaine de l'anthropologie physique, existent nos propres travaux sur la stature de cohortes de gens de mer dunkerquois au XIX^e siècle, stature qui est comparée à celle de cohortes de populations industrielles – dans le but de faire apparaître les conséquences physiques de la résistance à la modernité, les gens de mer ayant cet intérêt archivistique que l'on peut commencer à observer à un âge relativement tendre³⁷. D'autres aspects du travail et de la vie des gens de mer ont été traités à l'échelle locale, comme le syndicalisme et les mouvements sociaux – surtout en ce qui concerne les pêcheurs³⁸ –, ou encore le rapport des populations maritimes « civiles » avec la marine de guerre et le « service à l'État »³⁹. Enfin, la question de l'insertion des gens de mer dans l'espace des grandes villes-ports, à l'heure de la modernisation des activités maritimes, commence à être étudiée⁴⁰.

La relative abondance des études locales que viennent d'être citées ne doit pas trop faire illusion. La recherche en matière de gens de mer reste, à la base, déséquilibrée et lacunaire. Les communautés de pêcheurs sont bien mieux connues que les différents groupes de marins au commerce ; et encore : en dépit de son maintien à la voile, puis de sa modernisation à l'époque contemporaine, la grande pêche à la morue n'a pas en fait été suffisamment éclairée en tant que telle et du point de vue humain ; par

36 Voir, notamment, Édouard Peschard, *Les Naufrages sur les côtes bas-normandes, entre 1830 et 1914*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 2003.

37 Jean-Louis Lenhof, « Mécanisation, opposition à la modernisation économique et biologie humaine dans la France du Nord-Ouest au XIX^e siècle : une étude comparée des travailleurs du textile et des gens de mer », *Histoire, Économie et Société*, n° 1, mars 2009, p. 73-96.

38 Voir, notamment : Claude Geslin, « Le syndicalisme breton et la pêche en Manche au début du XX^e siècle », dans P. Villiers et Chr. Pfister-Langanay (dir.), *La Pêche en Manche et en mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque tenu à Boulogne-sur-Mer en mai 1995, *Cahier du Littoral*, n° 1, hors série, 1998, p. 147-158.

39 Ainsi, avec Frédéric Malonda, *Les Pêcheurs et le service à l'État dans la marine de guerre (1880-1900)*, mémoire de master 2 d'histoire, université de Bretagne Sud, 2005.

40 Ainsi avec Nicolas Cochard, *Les Gens de mer dans les grandes villes portuaires normandes au XIX^e siècle [les exemples de Cherbourg et du Havre]*, mémoire de master 2 d'histoire, université de Caen, 2008.

exemple, nous manquons encore d'un solide travail universitaire sur la grande pêche granvillaise pour la période 1870-1914. D'ailleurs, le XIX^e siècle, avant 1870 ou 1880, est en général bien mieux éclairé par les études locales que la suite de la période contemporaine. En outre, les études en question, en dépit d'éléments sur les rythmes de vie et les types d'activité des gens de mer, ne sont pas toujours assez prolixes sur le travail en mer proprement dit. Pour toutes ces raisons, l'historiographie de base actuellement disponible renseigne plutôt bien sur les communautés de pêcheurs encore dominées par la voile, mais n'apporte pas suffisamment de données et d'explications sur la grande question de l'impact des révolutions techniques et économiques, si ce n'est pour la pêche au large à l'époque de la vapeur (dans le cas de Boulogne).

DE L'APPROCHE THÉMATIQUE AUX SYNTHÈSES. ACQUIS ET PERSPECTIVES

Comme il se doit pour un champ de recherche en chantier, le niveau des études qui dépassent le cadre strictement local est encore insuffisamment fourni et diversifié.

Certes, des efforts ont été faits pour aborder certains types de gens de mer dans un cadre plus large, celui d'une entreprise maritime d'envergure nationale ou même celui du pays tout entier. Ces efforts ont plus particulièrement porté sur les équipages du commerce au long cours, dans la mesure où, pour ces équipages, l'échelle locale n'est pas la plus pertinente. Les personnels des grandes compagnies de navigation à vapeur, au moins pour le XIX^e siècle, commencent à être un peu mieux connus que ce qu'en disent les ouvrages de compilateurs sur l'histoire de ces grandes compagnies. Les travaux de Luc Lescène sur les hommes des machines à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique⁴¹ et, surtout, ceux de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes sur les équipages des paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes [148] sont d'un grand intérêt sur le recrutement, le salaire, les conditions de travail, l'évolution de carrière des personnels navigants, ainsi que sur l'organisation de l'espace de travail à bord. À l'échelle nationale, on se reportera à nos propres travaux, qui ont commencé à étudier de façon systématique les équipages des *windjammers*, spécialement français, tant du point de vue du recrutement et des caractéristiques sociales des matelots et

41 Voir l'analyse des rôles d'équipage dans Luc Lescène, *Évolution de la navigation à vapeur : étude portant sur la ligne de New York de la Compagnie générale transatlantique, des origines à la première guerre mondiale*, mémoire de maîtrise, université de Caen, 2004.

des officiers que du travail à bord et de la gestion de la main-d'œuvre⁴². Notre objectif étant d'expliquer le maintien de la rentabilité des voiliers, nous avons également comparé ces équipages de cargos à voile au long cours à ceux des cargos à vapeur⁴³.

Les pêcheurs et chasseurs maritimes ne sont pas totalement absents des travaux dépassant le cadre local. En effet, les équipages des baleiniers à voile français du premier XIX^e siècle ont fait l'objet de l'attention de Nicolas Poirier, même si l'objectif de son travail n'était pas primordialement de faire une histoire sociale de la chasse aux grands cétacés dans le Pacifique⁴⁴. Par ailleurs, il existe un ouvrage qui s'est proposé de peindre une fresque assez large, thématiquement organisée, des mondes de la pêche au XX^e siècle⁴⁵.

Une autre manière de dépasser le cadre local par l'approche thématique est d'étudier, à l'échelle nationale, soit une catégorie de personnel présente dans toutes les formes de marine, y compris de guerre, soit un type d'événement, de situation ou de sociabilité touchant tous les gens de mer. À la première sorte de travaux appartient tout ce qui concerne les mousses, tout particulièrement la thèse de Marie-France Lathuile, intéressante et attachante, quoique insuffisamment appuyée sur les sources de l'Inscription maritime⁴⁶. À la seconde sorte appartient tout ce qui se rapporte au naufrage et à son évolution à l'époque contemporaine (dont le débat sur les progrès apportés – ou non – par la vapeur) et qui a fait l'objet de travaux sous la direction de Christian Buchet⁴⁷. Ce qui touche à la santé des gens de mer, aux maladies qui les

42 Voir, notamment, Jean-Louis Lenhof, « Violences maîtrisées : la gestion du risque à bord des derniers voiliers de commerce au long cours (1880-1920) », dans [C28], p. 389-412 et aussi Jean-Louis Lenhof, « An Example of the Early Separation of Ownership and Management: Shipowners and Master Mariners in the Last Deep-sea Sailing Mercantile Marine, 1840-1940 », dans Susanna Fellman, Antti Kuusterä, and Eero Vaara (dir.), *Historical Perspectives on Corporate Governance. Reflections on Ownership, Participation and Modes of Organizing*, Helsinki, The Finnish Society of Sciences and Letters, coll. « Commentationes Scientiarum Socialium », n° 72, 2008, p. 107-124.

43 Jean-Louis Lenhof, « Voile ou vapeur. Étude sur le travail à bord des cargos long-courriers français de la fin du XIX^e siècle (1880-1920) », *Revue d'histoire maritime*, n° 5, « La Marine marchande française de 1850 à 2000 », mai 2006, p. 59-102.

44 Nicolas Poirier, *Les Baleiniers français en Nouvelle-Zélande, vecteurs des ambitions coloniales de la France (1835-1846)*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Nantes, 2003 publié sous le titre : *Les Baleiniers français en Nouvelle-Zélande. Des ambitions coloniales de la monarchie de Juillet dans le Pacifique*, Paris, Les Indes savantes, 2003.

45 Anne Gaugue, *Affronter la mer : les marins-pêcheurs au XX^e siècle*, Paris, Hachette, coll. « La vie quotidienne », 2003.

46 Marie-France Lathuile, *La Formation des marins en France ; une histoire de mousses (1829-1941)*, thèse de doctorat en histoire, université Paris-Sorbonne, 1996.

47 Voir C. Buchet et C. Thomasset (dir.), *Le Naufrage*, Actes du colloque tenu à l'Institut catholique de Paris les 28-30 janvier 1998, Paris, Champion, 1999 ; et, plus précisément Noemy Dorchy, *Les Naufrages en France dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise d'histoire, Institut catholique de Paris, 2002.

touchent et aux chaotiques progrès en matière d'hygiène peut être rangé dans la même catégorie de travaux ; on y retrouve Christian Buchet [1717], aux côtés de Philippe Masson à qui on doit une synthèse sur ces questions, synthèse bienvenue même si elle n'étudie que le XIX^e siècle⁴⁸. Enfin, il faut citer les recherches en matière d'histoire du syndicalisme maritime et des mouvements sociaux dans le secteur, tout particulièrement celles de Ronan Viaud, qui ont en grande partie fait le tour de la question, du moins en ce qui concerne l'histoire des organisations⁴⁹.

Quoiqu'il en soit des lacunes, insuffisances et déséquilibres des études locales et/ou thématiques sur les gens de mer à l'époque contemporaine, des synthèses ont déjà été tentées. Elles sont naturellement sujettes à révision, au fur et à mesure de l'avancée des travaux de base. Mais elles ont le mérite d'exister et de tracer un cadre et des perspectives pour la recherche future. Ces synthèses sont de trois types. Il y a d'abord les synthèses à l'échelle régionale. On peut citer une tentative normande, qui est plus un compte rendu des travaux existants qu'une véritable synthèse, du fait de la forme de l'ouvrage⁵⁰. Mais il faut surtout remarquer celle, très stimulante, livrée par Gérard Le Bouëdec. Elle se limite à la Bretagne, mais elle tient presque lieu de synthèse à l'échelle nationale, tant les Bretons ont de plus en plus pesé au sein des gens de mer français à l'époque contemporaine. Cette synthèse se préoccupe du temps long, mais, en ce qui concerne l'époque contemporaine, elle tient la gageure d'aborder tous les aspects du travail et de la vie des gens de mer [1010]. Au reste, G. Le Bouëdec est aussi partie prenante dans une deuxième forme de synthèse, cette fois-ci à l'échelle nationale, à travers les chapitres qu'il a donnés à un ouvrage quelque peu monumental sur les Français et la mer [356]. Un troisième et dernier type de synthèse est constitué par les ouvrages qui proposent une histoire raisonnée des gens de mer, tout particulièrement de leur travail et de leur vie à bord des navires, à l'échelle sinon toujours internationale, du moins « occidentale ». À cette catégorie appartient un ouvrage collectif sur l'équipage à travers les âges [94], ainsi qu'un des titres de la bibliographie abondante et variée laissée par Ph. Masson⁵¹. Le premier

48 Philippe Masson, *La Révolution sanitaire du XIX^e siècle : l'homme, la santé et la mer*, Paris, Champion, 1997.

49 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français de ses origines à 1950*, thèse de doctorat d'histoire, université de Rennes II, 2002 ; publiée sous le titre *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005.

50 *Les Normands et la mer*, Actes du XXV^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie (Communauté urbaine de Cherbourg, 4-7 octobre 1990), Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île de Tatihou, 1995.

51 Philippe Masson, *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris, Lavauzelle, 1986 ; rééd. sous le titre *La Mort et les marins*, Grenoble, Glénat, 1995.

est forcément pointilliste, alors que le second, au demeurant lui aussi très utile, mais visant plus à l'exhaustivité, ne peut proposer qu'une histoire à gros traits. Enfin, il est loisible de se reporter à nos propres synthèses, que ce soit un ouvrage collectif pluridisciplinaire sur le travail des gens de mer⁵², ou notre *opus magnum* en nom personnel embrassant l'ensemble de l'histoire des activités maritimes à l'époque contemporaine⁵³. Ce dernier ouvrage étudie l'insertion des gens de mer français dans le système de l'Inscription maritime et dresse un tableau général de l'évolution des métiers et espaces de travail les concernant. Mais, pour faire ce tableau, nous avons été obligé de recourir à des travaux anglo-saxons, allemands, scandinaves, voire italiens ou grecs...

174

En effet, dans la plupart des nations maritimes, les universitaires ont déjà assez travaillé pour pouvoir proposer une approche synthétique de l'évolution du travail en mer, spécialement dans la marine marchande. Pour pouvoir en faire autant, il faudrait que les chercheurs français se lancent dans l'étude de catégories de professionnels de la mer encore sous-éclairées, et pourtant décisives pour mesurer l'impact de la modernisation : les officiers de paquebots, les mécaniciens et chauffeurs à l'ère de la vapeur, les personnels hôteliers des *liners* – pour ne citer que ces catégories –, le tout pour déboucher sur une histoire anthropologique de l'espace-navire à la française. Il faudrait, comme est en train de le faire le CRHQ de Caen, lancer d'assez vastes programmes de reconstitution des carrières de gens de mer à des échelles régionales (Cotentin, Bretagne septentrionale et/ou méridionale), de dépouillement des rôles d'équipage établis au départ d'un ou plusieurs grands ports, d'histoire urbaine axée sur l'insertion des gens de mer, et sur leur démographie. Par ailleurs, un programme de mesure de l'évolution de la productivité du travail maritime serait la bienvenue. Et, en attendant que tout cela puisse éventuellement déboucher sur une histoire du matelot français à l'ère impérialiste, on pourrait, en complément indispensable à l'histoire des pêches naguère dirigée par M. Mollat [1227], réunir les résultats des travaux, tant historiques qu'ethnologiques, existant sur les pêcheurs. Ainsi, on livrerait une fresque véritablement universitaire de ce monde multiforme que l'Inscription maritime s'est ingéniée à vouloir populaire. Rendez-vous dans quelques décennies...

52 Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhof et Élisabeth. Ridet (dir.), *Cahiers de la Maison de la Recherche en Sciences Humaines de Caen*, n° 47, n° spécial « Gens de mer au travail », avril 2007.

53 Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Arnaud Colin, 2005.