L'histoire des populations maritimes à l'époque contemporaine : la géographie au service de l'historien.

Nicolas Cochard

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/12991>

DOI : 10.4000/echogeo.12991

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Nicolas Cochard, « L'histoire des populations maritimes à l'époque contemporaine : la géographie au service de l'historien. », *EchoGéo* [En ligne], 19 | 2012, mis en ligne le 10 février 2012, consulté le 10 août 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/12991> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.12991>

Ce document a été généré automatiquement le 10 août 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

L'histoire des populations maritimes à l'époque contemporaine : la géographie au service de l'historien.

Nicolas Cochard

- 1 Dans des perspectives historiques, l'étude du littoral implique la connaissance des acteurs qui ont été au premier plan de sa construction anthropique, à savoir les populations maritimes. Les recherches historiques portant sur les gens de mer ont longtemps concerné des aspects professionnels de la vie en mer. Dans une démarche globalisante, l'historiographie a récemment ouvert de nouvelles perspectives en cherchant à évaluer l'insertion de ces populations dans la société. Le propos qui suit s'appuie sur une réflexion menée dans le cadre d'une recherche doctorale concernant les populations maritimes à l'époque contemporaine. Il s'agit précisément d'étudier l'empreinte des marins dans l'espace urbain. Cela nécessite évidemment l'exploitation de sources archivistiques mais également l'utilisation de concepts et notions issues de la recherche géographique. En effet, quand on s'intéresse à une population quelle qu'elle soit, les barrières disciplinaires ne sont pas pertinentes puisque l'historien doit connaître les logiques de l'espace pour en comprendre les acteurs. Il faut alors posséder des connaissances sur la mer et le littoral pour connaître les gens de mer. En ce sens nous proposerons ici une réflexion destinée à mettre en lumière le fait que dans ce champ de recherche encore relativement neuf, la convergence des deux sciences humaines est une condition indispensable à la réussite d'une entreprise historique. Nous nous interrogerons donc sur les possibilités qu'offre le concours de la géographie dans une entreprise historique de ce type. Après un retour sur quelques éléments historiographiques, nous développerons quelques applications concrètes du recours à la géographie à travers des exemples issus de nos recherches, dont le port du Havre au XIX^e siècle constitue le laboratoire.

État des lieux de l'historiographie des populations maritimes à l'époque contemporaine

- 2 Un bref retour sur les principales évolutions historiographiques qui concernent les gens de mer nous permettra de cerner le cheminement d'un processus scientifique dont la rencontre entre savoirs historiques et géographiques est un aboutissement. Nous nous limiterons ici à la période contemporaine.
- 3 Il faut en préalable rappeler les spécificités de l'histoire des gens de mer puisqu'une véritable révolution technique a marqué une rupture progressive avec des millénaires de propulsion à voile. Dans le dernier quart du XIX^e siècle et malgré la présence de voiliers rapides ayant donné à la voile ses dernières heures de gloire, la mécanisation généralisée recompose en profondeur les mondes de la mer, à travers des équipages désormais plus composites et scindés entre machine et pont. Ajoutons à ces nouveaux personnels de la mer les agents du service général des paquebots de transport de passagers, dont l'essence maritime était plus ou moins affirmée, mais qui entrent également dans notre définition des gens de mer. En effet, nous entendons par ce terme l'ensemble des personnes qui se sont livrées à une activité professionnelle à bord d'un navire à un moment donné de leur vie. Cette influence du progrès sur la structure des mondes de la mer est un des enjeux majeurs de la recherche actuelle. Ce travail de thèse tente d'évaluer l'impact de ces recompositions sur la société de la ville-port et sur les identités maritimes.
- 4 Quand on parcourt les travaux effectués en France et portant sur un aspect "maritime", on peut constater que la place donnée aux gens de mer a été relativement faible et souvent marginale. Le jeune historien qui se lance dans l'étude des gens de mer tient à sa disposition une littérature riche quoique inégale selon les périodes, les lieux et le type d'activité. Avant même que l'intérêt ne se porte sur des travaux de nature scientifique, ce sont bel et bien les écrits des historiens amateurs qui constituent fréquemment une première entrée. Ces anciens acteurs du monde maritime ont livré leurs souvenirs du bord. Louis Lacroix a été un pionnier avec l'étude des derniers grands voiliers (Lacroix, 1937). Jean Hazard et Maurice Coquin ont fourni une vision du métier depuis les machines des paquebots transatlantiques (Hazard et Coquin, 1969). Ces travaux d'une grande richesse ont le mérite de permettre l'accumulation des témoignages mais ils écartent toute forme de méthodologie. La recherche historique universitaire a en partie comblé ces lacunes même si l'histoire des gens de mer reste encore pleine de potentialité.
- 5 A la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, on peut s'apercevoir que ce sont des travaux issus des universités de droit qui traitent fréquemment des gens de mer. Le cadre juridique auquel les marins français étaient soumis suscitait bien des interrogations de la part des juristes. En effet, l'Inscription Maritime était une administration principalement chargée d'assurer la suffisance des équipages français, notamment à bord des navires de l'État. Tout marin français se livrant à une quelconque navigation était alors encadré juridiquement. En échange de ces obligations de service sur les bâtiments de l'État et de cette rigueur administrative, les gens de mer ont bénéficié, au fil de nombreuses retouches législatives, de dispositions juridiques particulières en matière de retraite, de conditions de travail ou de risque professionnel. C'est donc le plus souvent par cette entrée juridique que les gens de mer ont été étudiés par la recherche universitaire, soit par l'étude de l'Inscription Maritime elle-même

(Lecour-Grandmaison, 1870 ; Captier, 1907), soit par l'approche des conditions de travail qu'elle établissait (Moufflet, 1907 ; Zoete, 1919), soit par les résistances à ces principes à travers les grèves de marins de la Belle-Époque (Shoux, 1910 ; Debled, 1913). La mise en lumière des conditions privilégiées de ces populations contrebalançaient une approche parfois misérabiliste. Cela étant, dès le début du XX^e siècle, des monographies ont été fournies afin de cerner des populations dont les spécificités étaient un fort marqueur identitaire (Bourgain, 1908). Ce sont les pêcheurs qui étaient le plus fréquemment étudiés, leur implantation sur le territoire étant plus profonde et plus stable que celle de marins du commerce, beaucoup plus mobiles.

- 6 Dans les années 1950-1970, c'est sous l'impulsion de l'histoire économique que le champ de l'histoire maritime s'est progressivement ouvert. Bien souvent sous l'angle des échanges, ces travaux n'appréhendaient les acteurs de la vie maritime que sous l'angle des élites, négociants ou armateurs. Durant les années 1980 et notamment sous l'impulsion d'Alain Cabantous (Cabantous, 1980), véritable référence en la matière, l'exploitation des registres matricules de l'Inscription Maritime a permis d'appréhender la masse des matelots au moyen d'une approche sérielle de nature quantitative. Les gens de mer étaient donc étudiés avec des méthodes similaires à celles de l'histoire sociale et même si elles existaient déjà, les études monographiques se sont multipliées. Ces travaux se sont ainsi portés sur des espaces littoraux divers, tels que Groix (Duviard, 1978 ; Allanic, 2003), Caen (Briand, 1983), Cherbourg (Lemagnen, 1983 ; Cochard, 2003), Granville (Confolent, 2003), Berck-sur-Mer (Boyer, 1996 ; Delacroix, 1996) ou Dieppe (Olingue, 1999). Ces travaux ont le point commun de placer l'Inscription Maritime au cœur de leur démarche d'investigation avec l'exploitation des registres matricules des marins. La multiplication des monographies pose un problème de synthèse puisque les mondes de la mer sont d'une grande hétérogénéité à l'époque contemporaine et dresser un portrait général du matelot français reste un exercice difficile, voire peu pertinent. Il est difficile de dresser des ponts entre les pêcheurs de Groix et les pilotes du Havre. La Normandie a fait l'objet d'un colloque tendant à fournir un regard global sur le lien entre les hommes et la mer mais un portrait général du matelot français contemporain reste un édifice à construire.
- 7 C'est véritablement depuis une dizaine d'années que la recherche universitaire a investi deux directions nouvelles que sont les conditions du travail à bord et l'insertion dans la société. La première, amorcée depuis la fin du siècle dernier, entend faire du navire un espace d'étude singulier. On cherche à étudier l'impact de la modernisation maritime sur les modalités du travail en mer, notamment sous l'angle de la gestion de la main-d'œuvre du pont et de la machine (Lenhof, 2006). La spécificité que représente l'isolat du navire a également nourri des réflexions issues de l'ethnologie (Duval, 1999). La seconde, plus récente et dans laquelle s'inscrivent les travaux présentés ici, cherche à étendre la recherche sur la modernisation à ses conséquences sur les populations maritimes à terre (Cochard, 2008). Les travaux de Dominique Confolent (Confolent, 1989 et 2003) portant sur Granville ont été très importants puisqu'ils ont concilié des éléments de la vie en mer et à terre avec l'insertion dans la société. Le moderniste Gilbert Buti (Buti, 2006) a ouvert la voix à ce champ de recherche à travers ses études sur l'espace méditerranéen. La question des gens de mer s'insère alors dans des perspectives plus globales et les recherches menées sur l'espace havrais contribuent à envisager le degré de particularisme de ces populations par rapport aux autres. C'est alors par l'étude des populations de gens de mer que le littoral est envisagé comme objet d'étude historique. L'historien peut comprendre la construction anthropique d'un

espace littoral en étudiant les gens de mer dans la société englobante. L'influence du milieu sur les populations maritimes est alors traitée à partir d'éléments scientifiques et non à partir de leurs seules singularités professionnelles et juridiques.

- 8 L'essence même de la recherche historique est évidemment de mettre l'homme au centre des préoccupations mais quand on cherche à comprendre les articulations entre population et espace, la démarche la plus pertinente est celle du dialogue entre histoire et géographie. La question fondamentale de l'empreinte des gens de mer dans l'espace s'inscrit alors dans cette perspective. La lecture de la littérature géographique constitue donc un travail de fond pour une approche historique. Les géographes ont assez précocement ouvert les recherches consacrées aux populations littorales (Vallaux, 1907) et ont poursuivi au fil des années une réflexion très approfondie sur les logiques des villes portuaires (Chaline, 2000). Reprenant l'expression d'Alain Corbin (Corbin, 1988), Brunot Marnot admet que les espaces portuaires ne sont pas restés un "territoire du vide" pour les historiens (Marnot, 2010).
- 9 Il serait impossible ici de revenir sur une bibliographie conséquente portant sur le sujet mais l'exemple des villes portuaires permet de mesurer l'importance des travaux effectués. On ne peut pas ici ne pas mentionner l'œuvre d'André Vigarié, véritable pionnier d'une géographie des ports et dont les travaux sont naturellement d'une grande richesse pour l'historien qui traite de ces mêmes objets. Si les mondes de la pêche ont permis de fournir des études sur les acteurs (Jorion, 1983 ; Lucas, 1996) comme sur les activités en général (Carré, 1982), les ports de commerce ont également nourri la littérature avec plusieurs directions comme par exemple l'insertion de la ville portuaire à un réseau multiscalaire (Collin et Baudouin, 1991 ; Marcadon, 1988) ou bien la relation entre le port et l'espace urbain dont il dépend. Si bien des villes maritimes (Roudaut, 1996) telles que Marseille ont fait l'objet d'études poussées (Bonillo, 1991), l'exemple du Havre retiendra notre attention et permettra de mesurer l'importance de la recherche sur cet espace donné. La relation ville-port a suscité de vraies interrogations tant les deux éléments ont eu tendance à s'éloigner spatialement avec la reconstruction d'après-guerre (Bourdon et Rossi-Cottin, 1995). Les connexions du Havre avec son arrière-pays (Charlier, 1991) ou au sein d'un réseau national (Collin et Baudouin, 1994) ou international (Baudouin, 1992 ; Graillot, 1996) ont également été étudiées afin de mettre en exergue la place du port normand parmi les grandes places portuaires mondiales. Nous ne pouvons ici faire l'impasse sur le travail d'Armand Frémont concernant Le Havre même si ce travail privilégie la dimension patrimoniale (Frémont, 1997).
- 10 Au vu de la quantité et de la qualité de la bibliographie géographique, il est inconcevable d'envisager l'étude d'une ville-port, tant sous l'angle de l'espace que sous celui des acteurs, sans comprendre les logiques de ces espaces. Les deux sciences humaines se rejoignent sur ce point et leur convergence devient indispensable à la compréhension de l'articulation du couple espace/temps.

Source et méthode : l'exploitation des registres matricules de l'Inscription Maritime

- 11 Lorsque Colbert à la fin du XVIII^e siècle mit en place le système dit des "classes", par lequel les marins devaient servir l'État à tour de rôle, sa principale ambition était le maintien d'une réserve permanente de marins disponibles. Ainsi, dans un contexte

historique marqué par le développement de la géopolitique maritime moderne, Louis XIV cherchait à assurer à la France une place prépondérante sur les mers, alors que jusque là, la puissance française était avant tout continentale. Cependant, la difficulté majeure pour le ministre du Roi Soleil résidait dans le fait de faire accepter les contraintes de ces nouvelles dispositions à des gens de mer dont l'existence professionnelle était ardue. En effet, les métiers de la mer se révélaient être intrinsèquement marqués par le risque, omniprésent, mais aussi tout simplement par la dureté des conditions de travail. Par conséquent, les professions maritimes étaient peu attirantes et majoritairement exercées par des populations littorales, pour qui l'élément marin était familier. Le système des classes était cependant jugé peu satisfaisant et particulièrement contraignant pour les marins et les armateurs qui devaient composer en permanence avec le risque d'une levée soudaine d'effectifs. C'était un handicap structurel pour les marines civiles. L'Inscription Maritime a vu le jour durant la Révolution Française. Cette administration était l'héritière du système des classes mais assurait un service plus équitable sur les bâtiments de l'État. Afin de faire accepter ce nouveau type de recrutement contingentaire, de multiples compensations ont été envisagées pour améliorer les conditions des marins. C'est ainsi que l'inscrit maritime fut, jusqu'à la suppression de l'institution en 1965, un privilégié, au sens juridique du terme, puisqu'il bénéficiait d'avantages dans des domaines qui relèvent de la protection sociale : « De tout temps, la situation légale des hommes qui se livrent à la navigation, a différé profondément de celle des autres citoyens. Aujourd'hui encore à une époque où tous les Français sont réputés égaux devant la loi, les marins forment une exception au droit commun, ils vivent sous l'empire d'une législation exceptionnelle et au nom de l'intérêt général on les retient dans une condition d'infériorité et de dépendance »¹.

- 12 Les marins français jouissaient d'une préférence nationale pour le recrutement, bénéficiaient d'une pension de retraite à 50 ans et au bout de 300 mois de navigation ou avaient droit à des pensions en cas d'accident professionnel. L'administration de l'Inscription Maritime recensait chaque étape de la carrière des marins français dans des registres matricules qui restent une source absolument incontournable pour broser un tableau des gens de mer à l'époque contemporaine. Chaque embarquement était ainsi relevé avec une précision quant à la nature de l'activité, la durée de l'armement, sa destination ou le navire utilisé. Ces registres aux fiches individuelles suivent l'inscrit tout au long de sa vie professionnelle, depuis sa condition de mousse jusqu'à celle de hors-service, c'est-à-dire un invalide ou un marin âgé de plus de 50 ans. Par ailleurs, ces registres fournissent des informations concernant à la fois la civilité de l'individu depuis son ascendance jusqu'à sa situation matrimoniale et sa descendance. Quoique parfois lacunaires, ces données, complétées au besoin par l'étude des actes d'état civil, permettent de tracer assez globalement les parcours des marins. Il devient alors aisé de suivre des itinéraires individuels et une démarche prosopographique devient alors tout à fait pertinente pour étudier les gens de mer. Seulement, l'étude d'un groupe socio-professionnel si vaste passe à l'évidence par une logique de sondage organisé autour d'échantillons représentatifs. Le traitement quantitatif s'impose alors, à l'aide de bases de données dont les informations des registres matricules de l'Inscription Maritime constituent les champs². Notre recherche doctorale s'articule précisément autour de trois cohortes générationnelles qui permettent de suivre trois fois 150 individus choisis dans les registres selon leur date de naissance, entre 1805 et 1815 pour la première, 1845-1855 pour la seconde et 1865-1875 pour la dernière. Ce

suivi longitudinal permet de suivre les évolutions d'une population durant la période 1830-1914, c'est-à-dire le temps de la modernisation de la navigation par l'introduction de la mécanisation.

- 13 Depuis les travaux fondateurs d'Alain Cabantous, la recherche universitaire s'est largement appuyée sur cette méthodologie et les gens de mer s'envisagent alors comme tout autre groupe social à l'aide d'une source dont l'exploitation reste d'une grande commodité et d'une grande potentialité. Ces registres offrent de très riches informations qui permettent d'appréhender spatialement les populations maritimes. Par conséquent, la géographie est convoquée afin de gagner en pertinence.

Quel recours à la géographie dans cette démarche historique ?

- 14 Le recours à la géographie dans une étude historique sur les populations maritimes ne se résume pas à une simple imprégnation des concepts mais la pertinence se joue dans leur manipulation. Nous ne fournirons ici que quelques éléments de réponse puisque notre travail de thèse est toujours en cours. Nous évoquerons la question des mobilités spatiales notion majeure de la géographie reprise depuis plusieurs décennies déjà par des historiens comme Abel Poitrineau (Poitrineau, 1983). Si les mobilités spatiales professionnelles des marins sont bien connues du fait de nombreuses études portant sur les routes du commerce maritime, nous attarderons notre propos sur les mobilités à terre pour préciser le sens de nos recherches³.
- 15 La question des origines géographiques des gens de mer est fondamentale mais pour les saisir, il faut prendre en compte l'*hinterland* et donc les espaces connectés au port afin de saisir la nature du bassin de recrutement. Cela permet de reconstituer l'origine des populations maritimes. Une nouvelle fois, prenons l'exemple du Havre. De formation récente puisque né au XVI^e siècle, le port normand avait initialement une vocation militaire et ne possédait de fait que peu de lien avec l'intérieur des terres. Seulement, l'essor des activités atlantiques dès l'époque moderne, confirmé au XIX^e siècle par la mise en place de lignes régulières transatlantiques, a construit un *hinterland* que le chemin de fer a étendu jusqu'à la capitale dès le milieu du siècle. Aussi, cet aspect est absolument incontournable pour comprendre le renouvellement des populations maritimes à l'époque contemporaine. En effet, si la construction d'un arrière-pays a fait naître des flux de marchandises Ouest-Est, il faut prendre également en compte les flux humains Est-Ouest composés d'individus venus tirer profit de l'essor des activités portuaires. Le formidable bassin d'emplois que représentait un port de commerce comme Le Havre a suscité de nombreuses vocations maritimes.
- 16 A l'époque contemporaine dans les grands ports, du fait de l'apparition de nouvelles professions maritimes telles que celles de la machine ou du service à bord des grands paquebots, les personnels n'étaient plus forcément liés au littoral par leur vécu. Comprendre ces logiques permet de mettre en évidence la nature cosmopolite et plurielle des populations maritimes. Il faut distinguer par exemple les pêcheurs des marins du commerce. Au Havre, tout au long du XIX^e siècle, le déterminisme social et géographique était prépondérant chez les pêcheurs puisque beaucoup étaient natifs d'espaces littoraux, breton et normand principalement. Ces marins locaux étaient le plus souvent issus de familles de gens de mer. Pour les marins du commerce, les

logiques étaient différentes et jusqu'au premier tiers du XX^e siècle, l'aire de recrutement s'est considérablement élargie. Les marins du commerce, *a fortiori* ceux des machines, étaient de plus en plus natifs d'espaces intérieurs sans lien avec la mer et issus de familles d'ouvriers terriens. Les marins du Havre au XIX^e pouvaient à la fois être des personnels du pont nés dans la ville mais également des chauffeurs ou mécaniciens natifs des régions industrielles de l'Est. Ainsi, en prenant pour point de départ une population maritime et en ajoutant des réflexions issues de la géographie, nous parvenons à une redéfinition de la notion de communauté littorale. Alors qu'une certaine forme de communautarisme demeurait une réalité parmi les gens de mer des petits ports, les grandes villes portuaires ont évolué vers le cosmopolitisme. Les gens de mer havrais étaient composés par exemple d'un pêcheur de Saint Valery en Caux, d'un mécanicien natif de Lyon, d'un garçon de salle venu de Paris ou d'un matelot né dans les Côtes du Nord. On trouvera dans les cartes suivantes deux exemples de spatialisation de données issues des registres matricules de l'Inscription Maritime, à savoir les lieux de naissance des marins que nous avons suivis durant nos recherches. En effet, le recours à une spatialisation sur plusieurs générations offre la possibilité d'observer les dynamiques d'une population au cours d'une période donnée. Dès lors, l'étude des gens de mer n'apparaît pas comme figée mais les évolutions peuvent être mises en évidence. À une période au cours de laquelle les mondes de la mer ont subi de très profondes mutations, on ne peut absolument pas faire l'économie de cette démarche dynamique. Afin de bien faire ressortir les dynamiques observables chez les gens de mer havrais, nous avons fait figurer quelques informations relatives aux marins que nous avons suivis.

Illustration 1a - Lieux de naissance des marins havrais de la première génération, nés entre 1805 et 1815

Illustration 1b – Lieux de naissance des marins havrais de la seconde génération, nés entre 1845 et 1855

Les points rouges correspondent aux marins du commerce, les points bleus aux pêcheurs.

- 17 La population maritime du Havre se caractérisait par un renouvellement issu de migrations en provenance de régions de l'Est de la France. Avec ces migrations, la ville-port a alors absorbé des périphéries qui n'avaient jusque là aucun lien avec la mer. Une approche multiscalaire permet de comprendre les mobilités depuis les flux migratoires déjà évoqués jusqu'aux dynamiques intra urbaines. Les études portant sur le XIX^e siècle conduisent à considérer ces populations dans le contexte plus général de l'urbanisation qui touche de nombreuses villes à cette période et le rapport centre-périphérie occupe une nouvelle fois une place de choix dans l'analyse des mobilités. Les documents 2a et 2b proposent d'identifier les domiciles des mêmes générations que précédemment.

Illustration 2a - Les domiciles havrais des marins de la première génération, nés entre 1805 et 1815

Illustration 2b - Les domiciles havrais des marins de la seconde génération, nés entre 1845 et 1855

- 18 Ces deux représentations cartographiques matérialisent notre réflexion puisqu'apparaissent ici les domiciles des marins prélevés dans nos échantillons à travers deux générations. On observe alors plusieurs dynamiques importantes dans la compréhension de cette population à cette période. Alors que les marins de la première génération étaient majoritairement concentrés dans les deux quartiers méridionaux de la ville (Notre-Dame le plus à l'Est et Saint-François le plus à l'Ouest), cette tendance

s'estompe pour la seconde génération au profit d'une occupation plus dispersée de l'espace. Les gens de mer havrais ont progressivement gagné les marges de la ville en diffusant la maritimité sur l'ensemble de l'espace urbain au fur et à mesure de sa croissance. Au Havre, le communautarisme des marins est très clairement à nuancer puisque s'il existait deux quartiers fortement marqués par leur présence, elle n'était pas exclusive. De plus, les marins étaient domiciliés dans d'autres quartiers dans lesquels la population maritime était minoritaire. Au Havre, la logique de l'entre-soi n'est pas valable pour les populations maritimes, sauf peut-être pour les pêcheurs dont on perçoit la concentration au Nord-Ouest de la ville dans la seconde carte (le hasard des échantillons prélevés voulant que la présence de pêcheurs soit faible dans la première génération). Néanmoins, les pêcheurs n'étaient pas exclusivement concentrés dans cet espace septentrional puisqu'on observe aussi leur présence dans les quartiers du Sud de la ville.

- 19 Encore une fois, l'exploitation des concepts de la géographie renouvelle le regard sur des populations qui s'éloignent de l'élément maritime et restructurent ainsi la physionomie sociale de la ville-port. La naissance de la multimodalité (Marnot, 2005) au milieu du XIX^e siècle a été un enjeu majeur de la construction sociale de la ville. Les sociabilités des marins ont été renouvelées au contact d'une population ouvrière hétérogène venue répondre aux besoins de la ville. Les marins et ouvriers pratiquaient un espace commun et la différenciation des modes de vie maritimes et terriens avait tendance à s'atténuer progressivement. Dans les grandes villes portuaires, les marins, les dockers ou les journaliers du port ont fini par constituer une population dont l'identité était plurielle. Au Havre par exemple, le chemin de fer est arrivé en 1847, ouvrant ainsi largement l'*hinterland* havrais vers l'Est. De ce fait, les marchandises arrivaient sur des navires pour être acheminées ensuite par voie ferrée. Les différents acteurs que nous venons de citer intervenaient alors dans le transport des marchandises et le marin côtoyait le cheminot. La proximité entre ces deux univers trouvait son paroxysme chez les personnels de la vapeur puisque les mécaniciens ou les chauffeurs effectuaient finalement des tâches similaires qu'ils soient à terre ou en mer et certains mécaniciens havrais embarqués en mer se reconvertissaient à bord des trains. C'est l'identité de la ville qui fut alors renouvelée par la construction d'une population maritimo-ouvrière.

Conclusion

- 20 Les quelques aspects que nous venons de soulever ici à partir de notre recherche doctorale permettent de souligner deux points importants de notre propos. En effet, l'histoire des gens de mer à l'époque contemporaine passe effectivement par la manipulation de concepts et de notions issus des recherches des géographes. Bien souvent, ces outils permettent à l'historien de trouver des pistes de réflexion afin de gagner en pertinence. Par ailleurs, lorsque l'historien spatialise ses données à travers plusieurs périodes, il peut faire ressortir les dynamiques d'une population. L'exemple des gens de mer dans la ville-port à l'époque contemporaine est particulièrement significatif puisqu'on cherche à appréhender des populations dont les mobilités furent profondément renouvelées. Aussi, il est à notre sens totalement vain d'entamer un travail de recherche en histoire pour tout ce qui touche aux choses de la mer et du littoral sans faire converger les deux sciences humaines. Plusieurs directions de

recherche s'offrent alors. Avec pour point de départ les mobilités professionnelles des marins, il serait fort intéressant par exemple d'envisager l'implantation et l'insertion des gens de mer métropolitains dans les ports ultramarins. A une échelle plus locale, l'étude des dynamiques de l'exode rural au XIX^e siècle pourrait conduire à mieux comprendre comment se sont constituées les populations des grandes villes portuaires, avec de nombreux ruraux de l'arrière-pays venus tirer profit des activités urbaines, en partie maritimes. Force est de constater que le dialogue entre histoire et géographie offre ici de vraies perspectives.

BIBLIOGRAPHIE

- Baudouin T., 1992. Les villes portuaires de l'hexagone vers l'international : la place du Havre sur la façade atlantique. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 55-56, p. 62-70.
- Bonillo J.-L., 1991. *Marseille ville et port*. Marseille, Parenthèse, 221 p.
- Bourdon D., Rossi-Cottin Y., 1995. Le Havre entre ville et port : insertion, développement et reconversion. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 38-39, p. 154-163.
- Bourgain J., 1908. *Essai sur les conditions du travail dans la pêche maritime, et la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais*. Paris, Giard.
- Boyer G., 1996. *L'Inscription Maritime à Berck-sur-Mer de 1789 à 1830*. Mémoire de DEA de l'Université du Littoral-Côte d'Opale.
- Briand D., 1983. *Hommes et navires de la région Caen-Courseulles, 1816-1861*. Mémoire de maîtrise de l'Université de Caen.
- Buti G., 2007. *Les chemins de la mer en Méditerranée. Economies maritimes et gens de mer en société : échanges et mobilité (milieu XVII^e- XVIII^e siècle)*. HDR de l'Université d'Aix-Marseille, 444 p.
- Cabantous A., 1980. *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Dunkerque, Éditions du Beffroi, 351 p.
- Captier J., 1907. *Etude historique et économique sur l'Inscription Maritime*. Paris, Editions Giard et Brière, 461 p.
- Carré F., 1982. Les pêches en Europe du Nord et du Nord-Ouest. *Images Economiques du monde*, dossier n° 1-2, p. 179-194.
- Chaline C., 1993. *Le port, cadre de ville*. Paris, L'Harmattan, 253 p.
- Charlier J., 1991. L'arrière-pays national du port du Havre. *L'espace géographique*, n° 4, p. 325-334.
- Cochard N., 2008. *Les gens de mer dans les grandes villes portuaires normandes au XIX^e siècle, (Les exemples de Cherbourg et du Havre)*. Mémoire de Master II de l'Université de Caen, 131 p.
- Collin M., Baudouin T. (dir.), 1991. *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*. Caen, Paradigme, 214 p.
- Collin M., Baudouin T., 1994. *Le rôle des villes portuaires moyennes : l'exemple de Dieppe, Le Havre*. Le Havre, Association Internationale Villes et Ports, 85 p.
-

- Confolent D., 2003. *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*. Thèse de doctorat de l'Université Paris-Sorbonne.
- Corbin A., 1988. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*. Paris, Flammarion, 407 p.
- Debled R., 1913. *Les grèves d'inscrits maritimes, leur répression*. Paris, Arthur-Rousseau, 255 p.
- Douillard M., 1897. *Les loyers des gens de mer*. Paris, A. Rousseau, 263 p.
- Dufoulon S., 1998. *Les gars de la marine. Ethnologie d'un navire de guerre*. Paris, Métailié,
- Duval M., 1999. *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*. Paris, Presses Universitaires de France, 148 p.
- Duviard D., 1978. *Groix, l'île des thoniers : chronique maritime d'une île bretonne. 1840-1940*. Grenoble, Editions des Quatre Seigneurs, 403 p.
- Frémont A., 1997. *La mémoire d'un port : Le Havre*. Paris, Arléa, 254 p.
- Graillot A., 1996. Le Havre dans la compétition nord-européenne. *Transports*, n° 378, p. 298-303.
- Hazard J., Coquin M., 1969. *Atlantique nord, dix mètres sous la ligne de flottaison*. Paris, Louis Soulanges, 232 p.
- Jorion P., 1983. Les pêcheurs d'Houat. *Anthropologie Economique*. Paris, Hermann, 198 p.
- Lacroix L., 1968. *Les derniers cap-horniers français*. Rennes, Editions Maritimes et Outre-Mer, 365 p.
- Leconte de Roujou L-C-D., 1899. *Education morale, patriotique et militaire des équipages de la flotte*. Paris, Armand Colin, 312 p.
- Lemagnen S., 1983. Aspects de la vie maritime dans le quartier de Cherbourg, 1816-1850. Mémoire de maîtrise de l'Université de Caen.
- Lenhof J-L., 2006. 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, p. 59-102.
- Lucas S., 1996. *Marins. Métiers de la mer*. Douarnenez, Le Chasse-Marée, Armen, 319 p.
- Marcadon J., 1988. *L'avant pays des ports français*. Paris, Masson, coll. Recherches en géographie, 210 p.
- Marnot B., 2005. Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècle. *Flux*, n° 59, p. 10-21.
- Marnot B., 2010. Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX^e-XX^e siècles). *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, p. 43-62.
- Moufflet A., 1907. *Les conditions du travail dans la marine marchande*. Paris, Imprimerie Bonvalot-Jouve.
- Olingue B., 1999. *Les mondes des gens de mer à Dieppe, 1789-1850*. Mémoire de maîtrise de l'Université de Rouen.
- Poitrineau A., 1983. *Remues d'hommes : essai sur les migrations montagnardes en France aux XVII^e et XVIII^e siècles*. Paris, Aubier, 325 p.
- Roudaut F. (dir.), 1996. *La ville maritime. Temps, espace et représentations*. Actes du colloque de Brest des 9-10-11 juillet 1996, Brest, 358 p.
- Shoux A., 1910. *Des grèves maritimes*. Paris, Editions Giard et Brière.

Vallaux C., 1907. *La Basse-Bretagne. Etude de géographie humaine*. Paris, Société nouvelle de librairie et d'édition, 320 p.

Zoete R., 1999. *Du recrutement des gens de mer. Etude historique et critique*. Bordeaux, Imprimerie Cadoret,

NOTES

1. Le Cour Grandmaison C., 1870. *Condition des gens de mer en droit romain et en droit français*. Thèse de doctorat de droit de l'Université de Rennes, Imprimerie Forest et Grimaud, Rennes, p. 40.
 2. Il s'agit de la série 6P5, registres matricules de l'Inscription Maritime du quartier du Havre.
 3. Thèse de doctorat d'histoire en cours, intitulée *Les marins dans la ville. Gens de mer et société urbaine au Havre (1830-1914)*, sous la direction d'André Zysberg et John Barzman, Université de Caen-Basse-Normandie.
-

RÉSUMÉS

Dans le cadre de recherches s'inscrivant dans les perspectives de l'histoire maritime actuelle, nous proposons ici d'envisager la place que tiennent les apports de la géographie dans un travail d'histoire des gens de mer. Cette réflexion résume alors la nécessité de faire dialoguer ces deux sciences humaines dans ce domaine de la recherche afin de percevoir l'empreinte des populations maritimes dans l'espace et la société.

In the context of research in the field of current maritime history, we are considering the part played by geographic contributions in the works on the history of sea people. This study thus underlines the necessity to make the two human sciences interact in this field of research so as to get an accurate perception of how sea people have marked space and the society.

INDEX

Keywords : maritime history, mobility, seamen, XIXth century

Mots-clés : gens de mer, histoire maritime, mobilité, XIXe siècle

Thèmes : Sur le Champ - Sur le Terrain

AUTEUR

NICOLAS COCHARD

Cochard Nicolas, nicolascochard@hotmail.fr, est Enseignant certifié d'histoire - géographie, chargé de cours en histoire contemporaine à l'Université de Caen - Basse Normandie, doctorant en histoire contemporaine au CRHQ de l'Université de Caen - Basse-Normandie et membre associé du CIRTAI de l'Université du Havre. Il a publié récemment :
- Cochard N., à paraître. Un exemple de soumission initiatique, le mousse dans la marine

française aux XIXe et XXe siècles. In Moncelet C. et Chauvaud F. (dir.), *Têtes de Turcs, boucs émissaires et souffre-douleur*, Presses Universitaires de Rennes

- Cochard N., à paraître début 2012. La formation des marins à l'heure de la mécanisation de la navigation, l'exemple du Havre. *Revue Maritime*, résumé d'une communication du colloque national « La formation des marins...au gré des marées » organisé par l'École Nationale Supérieure Maritime (centre du Havre), l'Institut Français de la Mer (Comité Estuaire de la Seine), l'Université du Havre et le Centre François Viète (Université de Nantes) les 28 et 29 octobre 2011.
- Cochard N., 2011. La violence d'une ville portuaire : Le Havre au XIXe siècle. *Ville et violence*, *Cycnos*, vol. 27, n° 1, Nice.: