

Introduction

Jusqu'au XIX^e siècle, tandis que les littoraux restent encore perçus comme particulièrement hostiles, le marin est assimilé à un être à part, un homme pas tout à fait comme les autres. En effet, d'un regard terrien, comment considérer celui qui passe une partie de sa vie au cœur de la « grande mangeuse » et qui, une fois à terre, nourrit l'espoir d'y retourner promptement¹. Ce sont ces personnes qui nous intéresseront ici. La littérature a largement contribué à alimenter l'imaginaire des terriens, pour qui la mer se résume souvent à un saut dans l'inconnu. Néanmoins, depuis la fin du XIX^e siècle, des travaux davantage scientifiques, universitaires ou non, ont tenté de faire la lumière sur les populations maritimes. Malgré quelques retards, l'historiographie française compte aujourd'hui parmi les plus développées et la recherche universitaire a su donner des perspectives rigoureuses à ce champ de recherche. Sur ce point, la lecture des ouvrages d'Alain Cabantous offre de sérieuses pistes pour qui veut étudier les marins, à terre comme en mer tant ils « ouvrent la scène littorale aux gens de mer » pour reprendre le mot de Gérard Le Bouédec². Malgré tout, une trentaine d'années après un colloque pionnier tenu à Bucarest, l'approche identitaire, socio-culturelle des gens de mer est encore peu explorée, *a fortiori* pour la période contemporaine³.

Notre recherche ne s'inscrit pas dans le champ exclusif de l'histoire maritime mais plutôt au croisement du maritime, de l'urbain et du social, sinon du socio-culturel. Il s'agit en effet de livrer un travail qui concerne les personnels de la navigation à terre. La définition que nous retenons du marin est d'abord juridique, puisqu'il s'agit de l'inscrit maritime, marin français soumis à notre période à un service à bord des navires de l'État en parallèle à sa carrière civile. Par conséquent, c'est un monde composite que nous tâcherons de comprendre et nous traiterons alors davantage des marins et non du marin, tout stéréotype étant peu recevable. Marins du pont,

1. MOLLAT M., « Le Front de mer », dans NORA P. (dir.), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard Quatuor, 1997, p. 2721.

2. LE BOUÉDEC G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 3.

3. ADAM P. (dir.), *Seamen in society*, actes du colloque international d'histoire maritime, Bucarest, 1980.

personnels des machines à vapeur, agents du service général des paquebots, pêcheurs, pilotes sont autant d'individus que nous suivrons au moyen des registres matricules de l'Inscription Maritime. Pêche côtière, long-cours, cabotage, bornage, transport de marchandises ou de passagers, marine d'État seront examinés. Les populations maritimes que nous entendons suivre ne se limitent pas aux seuls personnels de la navigation puisque leurs familles seront incluses dans nos réflexions. Autrement dit, ce sont bien les gens de mer dans leur ensemble qui constitueront le cœur de notre propos.

Dès lors, le parti pris retenu consiste à fournir une étude sur les gens de mer à la fois pour eux-mêmes mais également dans leur rapport aux autres au sein de la société urbaine. C'est la ville du Havre qui constitue notre laboratoire, à la fois pour des raisons d'attachement personnel mais aussi et surtout parce que cette ville-port présente de nombreux intérêts pour la période qui nous intéresse. Pourtant, cet objet qu'est la ville-port soulève bien des questionnements tant il repose sur une réalité hétérogène. C'est la grande ville-port commerciale et progressivement industrialo-portuaire qui nous concerne ici. Cet aspect revêt une importance fondamentale puisqu'il fournit d'ores et déjà des pistes qui permettent de percevoir la toile de fond historique qui nous guidera. Malgré de nombreux travaux, l'absence d'une définition consensuelle de la ville-port peut conduire à un écueil : considérer les deux éléments indépendamment de l'autre. Or, le fait de s'insérer dans cet espace spécifique par le biais des populations maritimes impose de ne jamais perdre de vue le fait que l'urbain et le maritime sont indissociables.

Après le marasme des *French Wars*, Le Havre, comme bon nombre de villes au XIX^e siècle, connaît un essor dans un contexte d'industrialisation naissante. C'est par conséquent le visage même des sociétés urbaines qui se modifie à cette période et à plus forte raison celui des sociétés des grandes villes-ports ouvertes, par définition, sur le grand large. L'histoire générale de la ville se révèle alors être particulièrement sinueuse puisqu'en 1815, son visage reste, à peu de chose près, le même que celui de la fin du XVIII^e siècle. Un siècle plus tard, Le Havre se définit par son identité industrialo-portuaire.

Si la période choisie correspond au XIX^e siècle classique, notre démarche méthodologique privilégie davantage les années 1830 comme point de départ du suivi des marins puisque cette décennie correspond à de notables évolutions dans différents domaines. La rupture politique est ici la plus évidente puisque la mise en place de la Monarchie de Juillet met un terme à une France pouvant être considérée à bien des égards comme encore d'Ancien Régime. L'histoire maritime française révèle cette réalité puisque si la fin des *French Wars* marque la reprise des activités commerciales, le retard accumulé, la vétusté de la flotte française et le mauvais état des équipages retardent le retour de la France parmi les puissances maritimes. Les années 1830 voient l'entrée de la marine française, militaire et civile,

dans la modernité, avec les premiers signes de l'introduction du métal et des forces mécaniques. L'application de l'industrialisation à bord révolutionne l'univers maritime. Des années 1830 à la veille de la Grande Guerre, deux univers différents sont observables et la toile de fond chronologique de notre étude demeure clairement évolutive. En 1830 le paysage du port reste encore celui des voiles et du bois mais à partir des années 1880, il se transforme totalement puisque le métal s'impose et les voiles disparaissent progressivement au profit des épais nuages dus à l'utilisation généralisée de la vapeur. Au Havre, seule la pêche reste pour ainsi dire artisanale.

La période considérée est aussi celle d'une redéfinition profonde de l'identité havraise. Ville fortifiée initialement militaire, Le Havre connaît un formidable essor des activités commerciales depuis le XVIII^e siècle sous l'impulsion du développement croissant des flux transatlantiques⁴. La fin de sa vocation défensive correspond au début de notre cadre chronologique, dans un contexte de détente progressive des relations franco-britanniques. Lorsque l'on évoque l'explosion urbaine au XIX^e siècle en France, l'exemple du Havre reste particulièrement frappant. Passant de 17 000 habitants en 1800 à plus de 130 000 un siècle plus tard, cette ville moribonde au lendemain de l'Empire fait place à une croissance d'ailleurs problématique. Une immigration massive recompose la population du Havre et au recensement de 1891, seuls 40 % des habitants sont natifs de cette nouvelle « grande ville contemporaine⁵ ».

La vie des marins suivis dans des cohortes générationnelles s'inscrit dans cette évolution de la destinée du Havre avec l'apogée que constitue l'aventure des paquebots transatlantiques, véritables poumons économiques de la ville à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Les marins constituent donc un maillon essentiel de la vie économique de la ville-port et c'est leur vie à terre qui retiendra notre attention, en ne perdant pas de vue le caractère évolutif de l'espace et de la population étudiés. L'adoption d'une démarche basée sur une approche chronologique est clairement la plus adaptée. Il s'agit dès lors d'accompagner une population mobile dans un contexte mouvant et évolutif. Nous avons donc suivi des inscrits maritimes dans trois cohortes générationnelles tout au long de la période considérée, à partir des registres matricules de l'Inscription Maritime, qui permettent d'identifier les caractéristiques des marins sous un angle professionnel. 450 inscrits dans le quartier maritime du Havre ont été relevés, ceux dont la vie professionnelle se déroulait à partir du port normand. Par conséquent, notre sujet se base sur des marins inscrits au Havre et non forcément domiciliés dans la grande ville-port. De nombreux marins inscrits au Havre n'y naviguent pas nécessairement tandis que des inscrits d'autres ports y font carrière. L'accumulation de données relatives à des centaines

4. Sur cette question, on consultera DELOBETTE E., *op. cit.*

5. FRÉMONT A., *La mémoire d'un port : Le Havre*, Paris, Arléa, 1997, p. 31.

de personnes permet d'asseoir une réflexion sur une base quantitative. Cependant nous croiserons ces informations avec celles contenues dans des sources « civiles » telles que les registres d'État Civil ou les recensements par exemple, afin d'avoir une approche globale de ces populations. De ce fait, tous les personnels de la navigation ayant transité par la ville-port nous intéresseront, depuis les marins du Havre jusqu'à ceux qui ne fréquentent que les quais⁶.

Notre contribution à l'histoire des gens de mer entend alors fournir quelques perspectives de recherche encore trop peu développées. Les marins du commerce demeurent encore assez peu présents dans l'historiographie par rapport aux communautés de pêcheurs. Cependant, ils seront au cœur de notre réflexion. Les marins sont des personnages qui présentent certes des spécificités du fait de leur profession mais l'un des enjeux majeurs de cette recherche consistera à mesurer la permanence de ces singularités une fois qu'ils touchent terre, à plus forte raison à l'heure de la modernisation de la navigation.

Les questionnements qui nous guideront seront nombreux mais deux principaux se dégagent néanmoins : qui sont ces marins, comment s'insèrent-ils dans la société urbaine havraise et de quelle manière s'adaptent-ils à la modernisation ?

Au vu de l'ensemble de ces remarques, l'examen évolutif du profil de la population étudiée est en effet essentiel, puisqu'il permet de discerner les permanences et les mutations notables tout au long du siècle. Il sonne comme une évidence que les gens de mer des années 1930 ne ressemblent plus à ceux des années 1830, mais il faut évaluer clairement les évolutions. Il devient alors nécessaire de dresser le portrait d'une population dont le cosmopolitisme s'affirme progressivement et c'est l'un des enjeux majeurs de notre étude. La figure du marin reste le plus souvent décrite sous l'angle de l'unicité et l'utilisation répandue du singulier dans la littérature en est symptomatique, comme s'il n'existait qu'un marin, au profil et à l'identité uniques : le marin né sur le rivage, miséreux mais dépensier, buveur, inculte, illettré, bourru, courageux, solide, se mariant avec une fille de marin et dont la progéniture masculine sera constituée de marins. En admettant que « le marin forme une espèce de classe à part dans la société⁷ », notre recherche évaluera le degré des particularismes. Pour ce faire, nous suivrons une multitude de parcours individuels afin de faire ressortir des mouvements de fond.

La question de l'insertion dans la société et du rapport aux autres constitue le second enjeu majeur de notre recherche. La thématique de la spécificité socio-culturelle se place ici au centre du questionnement. Le

6. O'NEILL E. *Bound East from Cardiff: The Plays of Eugene O'Neill*, Vol. 3. New York, Random House, 1951, p. 486.

7. LEGROS A.-P., *Description du Havre ou recherches morales et historiques sur les habitants, le port et les principaux établissements de cette ville, avec une notice sur les personnages célèbres qui y sont nés*, Paris, Fournier-Favrieux, 1875, p. 40.

marin à terre est-il véritablement en marge du monde des terriens et ceci se vérifie-t-il tout au long de la période considérée? Le croisement de sources bibliographiques et archivistiques permettra de répondre à cette interrogation majeure de l'histoire des gens de mer à l'époque contemporaine. C'est précisément en cela que la grande ville-port représente un laboratoire particulièrement intéressant et le poids des gens de mer locaux par rapport aux nouveaux arrivés mérite d'être examiné. L'examen des modes de vie et des caractéristiques culturelles pourra fournir des éléments de réponse afin d'appréhender les modalités d'insertion dans la société et dans l'espace urbain à l'heure des mutations évoquées précédemment. Finalement, nous reviendrons très fréquemment sur l'histoire des Havrais au XIX^e siècle afin de comparer l'ensemble de la population avec les gens de mer dès qu'il sera possible de le faire.

Notre cheminement s'articulera autour de quatre parties. La première aura pour objectif de poser les cadres de notre étude. Dans un premier temps, un résumé général de l'histoire du Havre au XIX^e siècle indiquera le contexte historique dans lequel les marins suivis ont vécu. Un rappel des éléments centraux de notre étude quantitative éclaircira le lecteur sur l'origine des statistiques qu'il pourra trouver tout au long de cet ouvrage. La seconde partie sera centrée sur la vie professionnelle des marins au Havre et permettra d'examiner la nature des activités, le déroulement des carrières, les salaires et niveaux de vie. La troisième partie s'attarde sur la place des marins parmi la population locale à travers leurs origines, leur implantation dans l'espace et leur entourage. Enfin, la quatrième partie détermine la participation des marins à la société havraise en examinant tour à tour les sociabilités, les violences et la lutte sociale.

Terminons cette introduction générale en précisant l'équilibre que nous avons cherché à établir entre quantitatif et qualitatif, entre collectif et individuel. Il est un truisme de rappeler le caractère quasi indispensable du quantitatif dans tout travail d'histoire sociale et nous n'y dérogerons guère. Cela étant, une base de données ne peut ignorer les personnes qui la constituent et dont nous aurons à cœur de leur donner une place dans notre propos dès que possible, autrement que par du chiffre. Il est à notre sens absolument fondamental de parvenir à cet équilibre. En effet, les personnes que nous avons suivies et dont nous avons fouillé le passé sont le plus souvent des anonymes dont la postérité n'a presque rien retenu, des Pinagot de la mer. Pourtant à notre période les marins défendent les intérêts politiques français, ils sont des acteurs primordiaux de l'ouverture de l'espace-monde et contribuent à nourrir les populations. Force est d'admettre que l'univers des marins reste aussi riche que peu connu, c'est pourquoi nous proposons une contribution visant à mieux le connaître.