

Historie maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer

Alain Cabantous

Université de Paris I Panthéon
Sorbonne

Colloque de Barcelone,
novembre 2006

Nota: L'article que reproduïm a continuació és la transcripció de la conferència que el Dr. Alain Cabantous pronuncià a Barcelona el novembre del 2006.

A la demande des organisateurs, je souhaiterais à la fois développer ma compréhension du monde des gens de mer et des pistes que j'ai privilégiées, et les inscrire dans une plus vaste problématique historiographique, qui peut aussi bien concerner les historiens de l'époque médiévale ou contemporaine que les spécialistes de l'Espagne, du Portugal ou de la France.

■ JALONS HISTORIOGRAPHIQUES

Commençons par une première question, très pratique : qu'est-ce que travailler sur les gens de mer ?

D'abord, par rapport à ma propre expérience et au milieu des années 1970, c'est s'inscrire dans une recherche d'histoire sociale.

□ GÉNÉALOGIE

Travailler sur les gens de mer, c'était aussi essayer de combler un autre vide historiographique alors que l'histoire économique et sociale «labroussienne» connaissait encore en France de belles réussites (le *Lyon et les Lyonnais* de M. Garden date de 1971) et ce, malgré les premiers craquements et les premières autonomies (voir Jean Claude Perrot, *Naissance d'une ville moderne: Caen*).

Ce type d'études, encore rare, se trouvait enserré, voire même souvent confondu entre l'Histoire maritime classique (l'histoire militaire, des stratégies, des officiers de la marine de guerre, l'histoire des institutions et d'autres encore) et l'Histoire économique des ports, trafics et négociants, sous l'influence de Fernand Braudel (voir la collection «Trafics et Ports» du Sevpén).

On peut aussi consulter Michel Mollat sur Rouen, H. Touchard sur la Bretagne, J. Meyer à Nantes, Ch. Carrière pour Marseille, C. Huetz de Lemps ou Pierre Butel sur Bordeaux. Tous renvoient souvent à l'histoire économique et sociale évoquée plus haut.

On retrouve encore longtemps ce partage dans l'historiographie anglaise avec, entre autres, N. M. A Rodger, Daniel Baugh ou Bernard Capp pour l'histoire de la Navy et de ses équipages, Jackson (sur Hull), Morgan (sur Bristol) ou D. Hancock (avec *Citizens of the World*), pour ne citer que quelques exemples.



La mer intéresse donc par l'intermédiaire des trafics, des marchands, des «armadas».

L'historiographie espagnole a connu une tendance semblable mais probablement moins marquée en raison d'un décalage chronologique de la recherche.

Voir, par exemple, les travaux de Manuel Bustos Rodríguez, Carlos Martín Shaw ou Antonio García Baquero sur les ports, dans les années 1980-1990; ceux de David Godman (*Spanish Naval Power (1589-1683) Reconstruction and Defeat*, Cambridge UP, 1997); ou ceux de Pablo Pérez Malleina sur les équipages de la Carrera (*Los Hombrés del Océano*, Séville, 1992), ou encore Fernández Díaz avec Martín Shaw (*La gente de mar en la Barcelona del siglo dieciocho*, 1984).

Pour ce qui est des populations maritimes proprement dites, ce sont deux médiévistes, Jacques Bernard (dans *Navires et gens de mer à Bordeaux (XIV^e-XVI^e siècles)*, Paris, 1968), et Michel Mollat (avec sa synthèse *La vie quotidienne des gens de mer IX^e-XVI^e siècles*), qui ont travaillé les premiers en France sur les populations maritimes, dans les années 1970-1980. Les colloques de Bucarest (*Gens de mer en société*, 1980) puis de Naples (*Gente di mare*, 1981) posent aussi sur le sujet première véritable amorce.

Je me suis donc placé dans ce sillage mais, pour la période moderne, j'ai orienté résolument mes premières et longues recherches vers l'histoire sociale des gens de mer de la mer du Nord et de la Manche, et ce, en récusant radicalement la thématique d'histoire maritime. Ce rejet découle tout simplement du fait que cette terminologie me semble être porteuse de très nombreuses ambiguïtés que n'ont jamais interrogées ses usagers.

□ LE LEURRE DE L'HISTOIRE MARITIME

La proposition qui vise à englober toute recherche sur «la mer ou les marins» dans cette notion d'histoire maritime ne va pas, en effet, sans poser de problèmes.

Elle traduit la volonté -inconsciente ?- d'une séparation assez radicale des domaines historiographiques. Cette fragmentation se heurte aux réalités économiques, sociales mais aussi politiques et culturelles.

Les mondes du négoce portuaire: Ils incluent les mar-

chands, les armateurs, les négociants et les commissionnaires et sont en lien permanent avec les économies continentales.

Leurs stratégies matrimoniales, tout comme leurs placements fonciers ou leurs achats de seigneuries (voir A. Lespagnol, *Messieurs de Saint Malo*. Une élite négociante au temps de Louis XIV, Rennes, 1997), construisent des liens avec toute ou une grande partie de la société urbaine ou rurale.

De même, sous un autre axe, une bonne part de la marine royale de Louis XIV est financée par les fonds curialistes et l'argent des traitants parisiens, des grands officiers voire des ministres, l'une des expressions du système fisco-financier, comme le montre Daniel Dessert dans *La Royale, Navires et marins du Roi Soleil* (Paris, 1996) ou dans son étude sur les Daliès, financiers protestants de l'intérieur pendant le règne de Louis XIV (Les Daliès de Montauban. Une dynastie protestante de financiers sous Louis XIV, Paris, 2005).

Pourquoi la mer, espace qui fonderait l'histoire maritime, serait-elle en droit de revendiquer un domaine spécifique, alors que le fleuve ou la montagne n'engendrent pas de catégories équivalentes comme l'histoire montagnarde ou l'histoire fluviale ?

Aurait-elle alors un statut spécial, porteur d'une particularité méthodologique ?

On le sait déjà, il n'existe pas de manière autonome de traiter les archives, même lorsqu'elles relèvent d'une production propre comme, par exemple, les classes, l'administration de la marine ou les amirautés.

En outre, une bonne part de la documentation qui concerne les acteurs du maritime provient, pour l'Ancien Régime français au moins, de curés, d'administrateurs, de receveurs fiscaux, de juges et de voyageurs.

Ce phénomène souligne que l'histoire de la mer -ou du maritime- s'écrit d'abord sur les rivages et que ses principaux protagonistes sont aussi des sujets puis des citoyens qui s'inscrivent au sein d'une société qui n'est pas d'abord maritime mais rurale, urbaine, chrétienne (au moins pour les XVI^e-XVIII^e siècles).

C'est ce qu'a voulu, notamment, souligner l'ouvrage sur Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècles, Paris,



2005) en montrant qu'une partie de l'histoire nationale s'écrit sur mer comme une bonne part de l'histoire relative à la mer trouve ses racines, aux XVI^e-XVIII^e siècles, dans les forêts de Bourgogne, dans la production des forges du Poitou ou de Scandinavie, ou encore parmi les marchands de la Garonne ou de Pologne, voire au XIX^e siècle chez les banquiers de Lyon et de Londres ou parmi les projets des Saint-Simoniens de Paris.

En réalité, comme nul ne peut dire jusqu'où s'étend l'influence continentale de la mer, ce fractionnement thématique, en ne tenant pas compte des complémentarités, n'est pas opératoire.

De ce fait, l'un des axes principaux de ma recherche a donc été de saisir les populations maritimes comme les parties diversifiées d'une plus vaste société. J'ai tenté de pratiquer une sorte de va-et-vient comparatif entre ses comportements, ses attitudes, ses *habitus* et ceux des autres milieux sociaux, afin de saisir la part de la prégnance océane sur les destins individuels et les vies collectives.

Cette approche, qui fut et reste la mienne lorsque je travaille dans ce domaine, ainsi que les thématiques interrogées, soulèvent cependant plusieurs problèmes essentiels de méthode qui, en fait, se conjuguent.

■ QUESTIONS DE MÉTHODE, QUESTIONS DE THÈMES

□ QUI SAISIR PARMIS LA POPULATION DÉNOMMÉE « GENS DE MER » ?

On retrouve ici la question presque insoluble des nomenclatures et des désignations sociales ainsi que de leur reconstruction historiographique, que je n'évoquerai pas ici (mais l'on peut consulter à ce sujet les travaux de R. Descimon, G. Béaur, et le collectif dirigé par Fanny Cosandey, *Dire et vivre l'ordre social en France sous l'Ancien Régime*, Paris, 2005).

Pour des raisons archivistiques, Michel Mollat, plus que Jacques Bernard, choisit une acception large, c'est-à-dire « tous ceux qui travaillent pour et par la mer ». Dans un port normalement constitué, cette population oscille probablement autour de 40 à 60% de la population.

Une ordonnance anglaise de 1560 détermine, par exemple, que « sont gens de mer tous ceux dont l'existence dépend de la mer à quelque titre que ce soit : ceux qui construisent et équipent les navires comme ceux qui pratiquent l'art et la science de la navigation, ceux qui, en



ville et à la campagne travaillent pour la mer : fabricants d'appareils, de voile ou de cordage».

J'ai, pour ma part, opté pour une définition étroite, à la fois parce qu'à l'époque moderne les archives s'affinent dans leur désignation propre et aussi parce qu'une conception trop large finirait par inclure des ensembles sociaux dont l'étude s'avèrerait impossible pour un seul chercheur :

Si les gens de mer sont ceux qui naviguent ou qui ont navigué, en incluant leurs familles, les pourcentages se trouvent, dès lors, beaucoup plus réduits et sont souvent d'environ 10%, voire moins dans les grands ports.

A Bristol, on compte 3,5% en 1770, 2% à Londres entre 1770 et 1787, 7,5% à Marseille en 1765, 12-13% au Havre à la fin du XVIII^e siècle, environ 5% à Bordeaux à la même époque, mais 15,1% à Ipswich en 1661.

Le problème de ces pourcentages, c'est qu'ils ne correspondent pas tous à la même chose.

La proportion de la population professionnellement désignée correspond-elle à la part de la population des familles de gens de mer ?

A Marseille, selon les travaux de Gilbert Buti, la part des gens de mer par rapport à la population totale est

d'environ 7% dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, celle des familles de gens de mer par rapport à la population totale oscille autour de 20% et celle des gens de mer par rapport à la seule population active est de 23%.

Pourtant, lorsque l'on peut confronter des données proches, on peut relever trois observations importantes:

■ Premièrement, la population des gens de mer, à l'inverse de celles de l'époque moderne, est massivement urbaine : au moins 70% des gens de mer habitent la ville.

■ Deuxièmement, plus la ville portuaire est importante, plus la population maritime est faible: Dunkerque regroupe 25.000 habitants au milieu XVIII^e siècle, c'est-à-dire environ 12% de la population, à Boulogne on compte 6.000 habitants, soit environ un tiers de la population, à Cancale 2.000 habitants, soit 59% des actifs en 1757.

■ Troisièmement, on observe une diminution, en valeur relative, de la population maritime entre les XVII^e et XVIII^e siècles: Dunkerque voit passer sa population maritime de 18 à 19% vers 1650 à moins de 10% en 1790, La Rochelle de 11% vers 1670 à 8% en 1776, Agde (en Méditerranée) de 35,4% en 1739 à 23,5% en 1788, Marseille voit les familles de gens de mer passer de 20,8% en 1686 à 20,9% en 1765, et à 13,9% en 1789.

Mais le préalable à toute recherche de ce type passe avant tout par le repérage des désignations.

■ Existent, tout d'abord, des incertitudes du vocabulaire. Le marinier, par exemple, est-il un homme des rivières ou de la mer ? Certains, en effet, comme les bélandriers ou les équipages d'allège de la France du Ponant, naviguent en estuaire et un peu au large.

■ Ensuite, il convient de relever des variations géographiques entre Ponant et Levant (le «matelot» n'existe pas dans les ports du sud de la France) et entre grands et petits ports. Par exemple, au Havre, dans la première moitié du XVIII^e siècle, huit occurrences sont nécessaires pour cerner la réalité de la société maritime locale alors qu'à Bracquemont, petit port de haute Normandie, deux suffisent.

■ Puis, on remarque encore des variations chronologiques avec, probablement, une évolution qui supprime progressivement, elle aussi, le terme de «matelot», voire de marinier au profit de marin dans les ports du Ponant.

■ Finalement, il faut aussi tenir compte de variations archivistiques. En effet, une même personne peut être désignée dans les registres de mariage comme charpentier navigant et, une année après, comme officier non marinier dans les registres des classes.

En outre, une partie de cette population exerce souvent une autre profession, même temporaire. Entre deux embarquements, parfois espacés de plusieurs mois chez les marins au long cours, le marin d'hier devient aubergiste, journalier ou gagne-denier, voire paysan.

Il existe, donc, une grande diversité de dénominations mais celle-ci correspond aussi à des professions bien différentes: les pêcheurs de haute mer ou pêcheurs côtiers, les pilotes, les caboteurs, les capitaines et les officiers, pour ne citer qu'eux, sont considérés comme mariniers.

Au total, on relève une quinzaine d'appellations différentes dont le seul lien commun est, souvent, l'espace maritime, d'où la possibilité de glissements de l'un à l'autre. Un matelot devient pêcheur, un pêcheur caboteur l'est souvent par rapport aux rythmes des différents trafics (voir l'exemple de l'île d'Yeu chez Jean François Henry, dans *Des marins au temps du Roi Soleil*). C'est justement la question sociale de la population maritime.

□ LA RELATION SOCIALE À LA MER

Comment se manifeste dans ses effets «la maritimité» des géographes, c'est-à-dire, ces façons diverses de s'approprier la mer en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images et des identités ?

Cette notion permet de se défier du déterminisme simpliste selon lequel toute personne vivant près de la mer est un navigateur en puissance. On peut le vérifier notamment avec l'exemple des îles et, parmi d'autres, les cas de l'Irlande ou de la Sardaigne, mais des îles plus petites, comme Ré ou Oléron, le démontrent aussi puisque la population navigante y est très réduite, comme en Sardaigne. Parfois même, cette dernière est avant tout étrangère, comme dans le cas de l'implantation des Catalans sur la côte nord-ouest à l'Alguer ou Porto Torres.

Cette notion permet encore de rejeter le fait que, selon le même déterminisme, les relations entre l'océan et tous les habitants du rivage seraient équivalentes. Evidemment, il n'en est rien.

Entre un bourgeois et un charpentier de navire, et plus encore entre un pêcheur et le laboureur d'un village côtier, la relation à la mer demeure très différente non seulement en fonction de son activité mais aussi en fonction de sa dimension biographique.

Mais, au sein des communautés maritimes elles-mêmes, les cohérences sociales sur ce plan ne sont pas automatiques ou évidentes: il n'y a, en effet, rien de comparable entre un pêcheur de harengs et un marin engagé pour les Indes orientales.

En gros, la «maritimité» des gens de mer peut s'envisager selon deux schémas:

■ Celui qui inclut les gens de mer qui entretiennent une relation régulière avec la mer, selon des rythmes dépendant des possibilités de pêche et des impératifs halieutiques (c'est-à-dire les migrations des poissons).

A côté des pêcheurs de morues, de harengs ou de maquereaux avec des gradients différents, on pourrait inclure les caboteurs dont les parcours de travail sont relativement réguliers, surtout au printemps et en été, comme à Quiberon, dans l'amirauté de Vannes.

■ Celui qui inclut les gens de mer ayant avec cette dernière une relation plus chaotique. Ils se caractérisent notamment par des voyages plus longs et aléatoires, et font de la navigation une activité essentielle mais pas exclusive. C'est particulièrement le cas des matelots, qui passent environ 50% de leur vie active en mer et vivent, le reste du temps, dans le désœuvrement, ou la pratique d'autres métiers (qualifiés ou non -voir plus bas-) ou encore disparaissent complètement du circuit professionnel. On relève beaucoup de «pertes», d'abandons des métiers de la mer dans les parcours individuels de marins.

Se dessinent ainsi, non seulement une hiérarchie interne au milieu (entre un officier au long cours, un pilote ou un gabier) mais aussi une différenciation socioprofessionnelle (pêche, cabotage, long cours). Une autre conséquence est, encore, un rapport au temps socialement différencié où les rythmes et, en corollaire, la place de l'absence -et donc de l'attente- influencent bien des comportements sociaux.

En ce qui concerne les rythmes, certaines cités maritimes vivent davantage l'hiver que l'été : on l'observe avec le temps d'éloignement des équipages (voir notamment l'exemple de Saint Jean de Luz). L'activité très saisonnière des études notariales des ports le traduit aussi, avec les exemples de Cassis ou de La Ciotat (Gilbert Buti, «Notaires de la côte. Le notaire, le marin et la mer à Cassis et La Ciotat au milieu du XVII^e siècle» dans G. Audisio (dir.), *L'historien et l'activité notariale*, Toulouse, 2005, pages 145-166).

La notion d'absence est, à son tour, fondamentale dans ces sociétés maritimes. Elle valorise incontestablement le rôle des femmes, mères et surtout épouses ou veuves. Celle-ci a différentes répercussions socioéconomiques comme dans l'entretien du patrimoine foncier ou avec les réclamations salariales (voir l'importance des procurations passées devant notaire avant un voyage comme au Havre, à Dieppe ou à La Ciotat) et culturelles, notamment dans l'éducation des enfants ou les liens avec la communauté. La fonction, par exemple, de relais religieux des épouses ou des sœurs après une mission est significative.

Mais on ne peut pas, pour autant, parler de matriarcat car celui-ci s'appuie anthropologiquement sur d'autres critères.

Par contre, il faut souligner l'importance du genre, c'est-à-dire de l'établissement de relations particulières entre le masculin et le féminin, tout en précisant que les sources ne sont guère bavardes à ce sujet.

Cette situation n'est pas totalement spécifique puisqu'elle concerne aussi les sociétés montagnardes, par exemple. Mais les seules différences notables sont la longueur et surtout l'incertitude plus grande des attentes en lien avec le risque.

□ L'INSCRIPTION DANS UNE PLUS VASTE ORGANISATION SOCIALE

On l'a évoqué tout à l'heure à propos de l'histoire maritime, il faut inscrire les gens de mer dans une plus vaste organisation sociale dont ils sont partie prenante.

Cette nécessité comparative conduit à souligner des aspects essentiels:

a) La difficulté de distinguer, parfois, certains membres des gens de mer qui peuvent accomplir aussi d'autres tâches et fonctions

La pratique de la pluriactivité est chose extrêmement courante dans les villes et les campagnes. Les paysans sont peu souvent des pêcheurs, sauf exceptions et activités particulières (comme la main d'œuvre pour la morue sèche sur les bateaux de Saint Malo ou des Sables d'Olonne) ou activités très ciblées (comme le cas de la pêche du maquereau en Bretagne du sud à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e).

En revanche, les pêcheurs sont souvent paysans (surtout vigneron dans le Levant) ou jardiniers et un peu partout sur les littoraux, en Picardie, en Normandie ou encore en Catalogne. On peut consulter à ce sujet *Collioure*, de Olivier de Parcevaux et Gilbert Buti sur la Provence. En Bretagne, par exemple, en Trégor, 53% des pêcheurs sont aussi laboureurs ou journaliers agricoles au XVIII^e siècle (Le Bouedec, «La pluriactivité dans les sociétés littorales, XVII^e-XIX^e siècles», pages 61-90, *Annales de Bretagne*, tome 109, 2002).

Les gens de mer
constituent un grou-
pe qui se caractéri-
se, comme lui seul,
par la lutte constan-
te contre un milieu

hostile, ce qui condi-
tionne leur vision de
la vie, du travail et
de la mort.



Pour leur part, les marins (du matelot au maître de barque) peuvent ouvrir un petit commerce, travailler sur les chantiers navals ou dans les manufactures dans le temps d'attente, très variable, d'un embarquement.

Ce phénomène peut aussi constituer une sorte de brouillage social dans le système d'appartenance identitaire et renvoie à la notion de l'identité sociale.

b) La question de l'identité sociale

Comment les gens de mer peuvent-ils, au sein de la ville surtout, s'intégrer collectivement ?

Cette intégration passe notamment par les institutions communautaires (comme les confréries, prud'homies, les «cofradías» en Espagne ou «consorzi» dans les ports italiens) et l'inscription spatiale au sein d'un quartier (mémoire et conservatoire de la communauté) où la langue, les vêtements, les pratiques sociales sont des liens forts.

Mais ces liens sont-ils des freins à l'intégration à un plus grand ensemble ou la facilitent-ils ?

Les diverses fractions des gens de mer sont-elles concernées de la même manière ?

Les voies de l'intégration effacent-elles toutes les différences avec le reste de la population ?

c) C'est ici que l'on peut repérer des particularités qui sont autant de marqueurs d'identité

Parmi elles, se remarquent les comportements démographiques directement associés à la «maritimité», et donc à l'absence plus ou moins longue ou régulière, mais aussi aux risques des métiers de la mer: le corps des gens de mer peut notamment porter certains stigmates ou symboles (le tatouage, par exemple) comme autre signe de distinction.

Ces comportements se caractérisent par des mariages assez tardifs, une irrégularité des intervalles inter génésiques et la brièveté des unions (surtout en raison de la surmortalité masculine entre 20 et 45 ans), ce qui contribue à limiter sensiblement les descendance.

Mais, là encore, se dessinent des distinctions professionnelles avec deux grands modèles sociaux opposés :

Les pêcheurs, qui se marient plus jeunes, meurent moins souvent en mer. On peut comparer notamment 2%

environ de perte pour la pêche morutière aux XVII^e-XVIII^e siècles à plus de 10 voire de 15% pour les matelots des compagnies des Indes. Les pêcheurs pratiquent aussi l'homogamie et l'endogamie à haut niveau et engendrent un fort taux de fécondité.

Les matelots, eux, se marient souvent à plus de 30 ans, sans pratique homogame, avec une durée théorique (puisque l'on comptabilise les mois d'absence aussi) d'union inférieure à dix ans pour la majorité. Cette catégorie connaît une forte mortalité professionnelle et constitue une masse importante de célibataires, la fréquence des embarquements étant à la fois cause et effet de cette situation.

Tout cela débouche sur les problèmes généraux du manque d'hommes d'équipage de long-cours et de la concurrence entre les ports d'un même espace pour attirer la main d'œuvre et encourager les migrations.

On a ici affaire à des sociétés du déplacement, beaucoup plus que pour les autres catégories et, surtout, plus irrégulières et plus fréquentes. On peut le constater au Havre avec les Irlandais, à Bilbao avec les basques du royaume de France, à Amsterdam avec les gens d'Ostende, de Dunkerque ou des ports de la Baltique, à Bordeaux en concurrence avec La Rochelle pour attirer les marins basques ou ceux de l'Aunis, à Marseille et les gens de mer de la Riviera génoise, les pêcheurs de Catalogne ou du golfe de Naples (Procida ou Ischia).

Pourtant, il existe des éléments qui traduisent la volonté de faire corps avec une plus grande réalité sociale et, inconsciemment ou non, de limiter ces distinctions.

d) La volonté de s'intégrer à la société globale

Elle se marque, surtout, par des comportements religieux. L'exemple des processions de la Fête Dieu au mois de décembre, au Havre ou à Saint Jean de Luz, montre le désir de souligner, de la part des gens de mer, leur appartenance à la communauté. Il s'agit là aussi d'une manière de gérer leur absence durant les temps processionnaires forts et emblématiques du catholicisme.

Un autre exemple dans le domaine religieux est celui de la fréquentation de lieux de pèlerinage à l'intérieur des terres avec les mêmes saints invoqués, mêlés à des

Les espaces portuaires sont des membranes qui permettent la communication entre deux mondes complémentaires, bien que

régis par des lois différentes : la terre ferme et la mer.



Pablo E. Pérez-Mallaina



LOS HOMBRES DEL OCEANO

populations sans lien avec la mer. Ce phénomène ne concerne pas seulement Sainte Anne d'Auray ou Rocamadour mais aussi de nombreux lieux de pèlerinage du plat pays : dans les Pyrénées (Font Romeu) pour les pêcheurs catalans; dans l'Artois, Notre Dame de Clairmarest pour les gens de mer du Calaisis ou du Boulonnais; ou encore Notre Dame de Lumière pour les marins provençaux.

Inversement, les chapelles de la côte, aux réputations thérapeutiques et propitiatoires, sont souvent fréquentées par des populations non maritimes.

Le besoin d'intégration fait ressurgir aussi la violence en partage puisque l'on se trouve dans des sociétés de violence exprimée souvent collectivement.

Les gens de mer ne se distinguent pas particulièrement ni par leurs attitudes «sauvages» (qui président aux pillages des navires naufragés le long des littoraux -phénomène essentiellement rural), ni par leur nombre. Leur

proportion comme participants aux pillages des bâtiments échoués ne dépasse pas celle de leur poids dans la population littorale, soit environ 12 à 15% dans les villages de Picardie, du Bordelais ou de la Cornouaille.

Avec l'évocation de la violence, on touche au domaine de la culture qui, à son tour, interroge le rôle de la mer en construisant une possible spécificité sociale.

□ LA QUESTION DE LA CULTURE DES GENS DE MER

Le problème ici n'est pas de revenir sur une désignation culturelle comme, par exemple, la coexistence d'une culture populaire qui serait bien sûr celle des pêcheurs ou des matelots et celle des capitaines, souvent issus de la bourgeoisie.

Il ne s'agit pas ici de poser, à travers une systématisation antagoniste, l'écrit contre l'oral, l'affectif contre le raisonnable, la spontanéité contre la pondération, ou encore le gestuel contre le débat d'idées.

Même si certains de ces couples contraires ont quelque raison d'être (voir les récits de naufrage du XVIII^e siècle où les officiers évoquent leur sang-froid efficace face à la panique et à la religiosité «superstitieuse» et infructueuse des équipages), l'essentiel n'est pas là puisque l'on connaît la part des interférences réciproques, celle des référents communs qui existent entre ces différentes postures.

Il faut plutôt ici de tenter de saisir la part de la mer dans la construction d'une culture instigatrice d'une altérité.

Incontestablement, il s'agit d'une culture du risque, avec une grande part d'incertitude et de l'imprévision, et dont les questionnements peuvent trouver une réponse à travers des références chrétiennes souvent «adaptées» mais ce, un peu à l'image de la société rurale des temps modernes avec l'exemple du culte des saints ou de l'usage des reliques.

C'est aussi une culture du déracinement et parfois de l'aventure.

Pour une partie des gens de mer (ce n'est pas vraiment le cas des capitaines ou des pêcheurs), beaucoup de figures et de cadres s'imposent et ne sont pas choisies. Il convient donc de récuser la notion de «vocation» au profit de celle de nécessité.

C'est une culture où l'écrit a peu de place, sauf dans ses aspects techniques (avec les journaux de bord, par exemple) mais ce phénomène ne se traduit pas nécessairement par l'absence du livre, comme le soulignent les inventaires des affaires des marins morts à bord, source importante étudiée pour les équipages de la Carrera de Indias (voir Delphine Tempere, *Vivre et mourir à bord des navires espagnols du XVII^e siècle. Les hommes de la Carrera et du galion de Manille à travers les Bienes de Difuntos (1598-1717)* Thèse Universitaire, Paris IV, 2003), ou ceux de la Compagnie des Indes Orientales en France.

Mais il s'agit encore d'une culture où l'imaginaire se nourrit aussi, et peut-être surtout, de l'imaginaire terrien. C'est lui qui, en partie, construit la mer comme espace monstrueux, par exemple.

Cette image est directement associée aux récits bibliques entendus aux prêches ou à la messe et ce, plus qu'à bord puisqu'il y a très peu d'aumôniers ou de chapelains (sauf sur les navires de l'Etat durant les guerres).

Ces images sont aussi alimentées par les cartes marines, élaborées dans les villes continentales qui, encore au XVII^e siècle, peuplent les océans de bêtes improbables. Elles sont également sous-tendues par les sculptures ou les vitraux des églises, ou par les défilés de carnaval où foisonnent les dragons et autres animaux fabuleux.

En fait, l'océan est perçu par tous comme un espace plus ou moins abandonné de Dieu, laissé au diable. C'est l'espace du mal, du péché et du danger fatal. Il n'y a pas de sacrement d'extrême-onction, pas de sépulture en terre consacrée dans le monde catholique. C'est, en quelque sorte, l'errance des âmes.

Les gens de mer nécessitent alors des recours à des saints privilégiés avec leurs rites protecteurs, propitiatoires ou rites gratulatoires avec, notamment les ex-voto, eux non plus pas uniquement maritimes.

Le tout reste pratiqué aussi par des populations de gens de mer de pays passés à la Réforme comme, par exemple, en Ecosse, en Baltique ou aux Provinces-Unies. Ce sont là les signes d'une culture crypto catholique pour les gens de mer.

Cette perception néfaste et dangereuse est intégrée, subie et réitérée par les marins et leurs familles à partir de textes, de gloses savantes terriennes.



Elles constituent cependant un élément essentiel dans le rapport social à l'espace au regard des autres populations, y compris le monde de la montagne.

Entre les XVII^e et XIX^e siècles, la littérature populaire, c'est-à-dire la plus répandue et la plus partagée, entretiendra largement ces représentations diabolisées, surtout à travers le succès des «romans maritimes» entre 1780 et 1850. Elle recréera la violence de la mer comme étant cet espace sans repères topographiques ou spirituels, un espace de dangers pour la navigation et qui donne naissance à la violence et l'insoumission des populations qui la fréquentent et la pratiquent.

Tout cet imaginaire crée donc une méfiance à l'égard de ces populations, souvent considérées comme sauvages, mal civilisées, vivant dans des contrées éloignées du centre politique ou de la ville policée.

Mais, parallèlement, à partir du milieu du XVIII^e siècle, on remarque la nécessité et l'émergence d'un apprivoisement du paysage littoral et de ses habitants de la part de cette société aristocratique ou bourgeoise, elles aussi venues de l'intérieur.

Les bains de mer sont recommandés par le docteur Russel et se multiplient à Brighton, à Boulogne ou à Dieppe. L'émotion et l'esthétique du paysage maritime sont très prisés. On peut consulter à ce sujet le célèbre «voir la mer» de Marmontel ou les travaux d'A. Corbin, comme le territoire du vide.

Les constructions des figures de la différenciation pour les gens de mer, tout comme l'intensité variable des écarts sociaux (endogènes et exogènes), s'appuient à la fois sur des éléments de la réalité, imposés par la mer, et perdurent parfois aujourd'hui encore. Mais elles se basent aussi sur des systèmes de représentations où il faut que ceux qui fréquentent l'océan inconnu, dangereux, soient nécessairement différents, autres, épousant même les caractères de cet espace aussi bien de leur propre point de vue que de celui des observateurs de Paris, de Manchester ou de Madrid.

L'analyse sociale, tout en mettant à jour d'indéniables particularités, a cependant sensiblement limité la singularité des hommes et des femmes de la mer, toujours pris entre la vague et le chemin.

