

ÉDITORIAL

Dès sa refondation, la *Revue d'histoire maritime* a défini parmi ses principes fondamentaux de publication l'ouverture sur des champs de recherche nouveaux. Cet objectif est tout particulièrement atteint dans le présent numéro, qui est le dix-huitième de notre revue.

En premier lieu, à l'initiative de John Barzman et de Jean-Louis Lenhof, et sous leur direction, le dossier central de ce volume est consacré, pour reprendre les termes de leur présentation, que l'on trouvera ci-après, à « un champ scientifique qui se situe à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime ». Un ensemble de dix contributions a en effet été réuni autour d'un thème intitulé : « Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations », et de trois directions. La première examine de quelle manière le développement de l'usage des machines à vapeur a transformé le travail en mer. La nouveauté des propos est accrue par la présence du texte d'Ulrich Welke qui apporte sur cette question un regard germanique, peu représenté dans les publications françaises ; la contribution de Constance Margain, dont il sera question plus loin, vient la redoubler. On verra d'ailleurs, grâce à Thierry Dubost, que ce développement de la vapeur a modifié le regard porté sur les travailleurs en mer. L'étude des stewardesses du *Titanic* et celle des officiers de la Transatlantique durant les Trente Glorieuses complètent ce premier thème.

Le deuxième est consacré aux conditions de travail et à la protection sociale. Trois angles principaux ont été retenus. L'un concerne la santé en mer à l'époque de la marine à voile (André Zysberg). Un autre s'attache aux droits sociaux des marins en mer à partir de leurs salaires et de leurs conditions de travail, celles-ci étant en particulier examinées sous un angle critique à propos des pavillons de complaisance entre 1948 et 1974. Le troisième, qui ouvre des perspectives totalement nouvelles pour les lecteurs français, se préoccupe, grâce à Richard Gorski, de la manière dont ont évolué « les plans d'épargne et de pensions pour les marins du commerce au Royaume-Uni de 1747 à 1931 », le but étant d'assurer à ces travailleurs tout à fait spécifiques – ce qui n'a pas manqué de créer des problèmes considérables – une fin de vie convenable. Il s'agit d'un domaine d'autant plus intéressant que l'on sait à quel point ce fut aussi une préoccupation des marines de guerre à partir de ce que mirent en place Français et Anglais dès la seconde moitié du xvii^e siècle.

Encore faut-il, et c'est l'objet de notre troisième regroupement, savoir ce qu'est un marin, et quelle est son identité en lien avec son métier. C'est ce qu'analyse Constance Margain pour l'Allemagne durant l'entre-deux-guerres, son très riche texte étant évidemment marqué par la particularité de cette période puisqu'une partie de la période choisie a été celle de l'Allemagne nazie. Pour sa part, Olivier Lévy-Dumoulin s'intéresse de manière plus concrète au métier de marin en étudiant les documentaires cinématographiques britanniques consacrés aux activités halieutiques britanniques des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale, cependant que Thierry Dubost aborde la question de la représentation du travail du marin en mer à l'âge de la vapeur à travers une célèbre pièce d'Eugene O'Neill, *The Hairy Ape*.

8

Ce dossier est suivi, comme nous le faisons chaque année dans un de nos deux numéros, par la présentation par plusieurs doctorants des travaux en cours qu'ils consacrent à l'histoire maritime, présentation que complète la position de thèse qui fait suite à la soutenance récente de celle de Jean-Sébastien Guibert, laquelle étudie les naufrages survenus à la Guadeloupe de la fin du XVII^e au milieu du XIX^e siècle. La diversité et la nouveauté de ces contributions intéresseront nos lecteurs. Deux d'entre elles – les capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII^e siècle, le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM – venant compléter le dossier principal sur le travail en mer. Il faut souligner la grande nouveauté du texte consacré au commerce du vin en Aquitaine au XVIII^e siècle, la thèse venant au demeurant d'être soutenue à l'université de Bretagne Sud, et de celui qui aborde l'identité culturelle d'un port à propos de l'exemple de Livourne. Neuve également est l'idée d'étudier, à partir du cas de Dieppe, dans un long XVIII^e siècle, « le monde de la pêche comme situation de ressources communes ». Les prestations des doctorants en histoire maritime à l'occasion de l'assemblée générale annuelle du GIS d'histoire maritime deviennent ainsi, de manière régulière, une part importante de notre revue, et contribuent fortement à la nouveauté de son contenu.

Celle-ci est accrue de manière exceptionnelle au cours de ce numéro par les deux articles de *varia*. Celui d'Edwige Motte nous révèle, à partir de l'exemple breton, comment peintres et graveurs permettent de comprendre l'évolution du littoral ; il s'agit également d'une thèse de doctorat en cours. Pour leur part, Laurent Lescop et les membres du laboratoire GERSA de l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes, nous montrent comment la constitution d'archives numériques en ligne permet à la fois de conserver de manière exhaustive les bateaux classés monuments historiques et contribue aux travaux de maintenance et de restauration dont ils doivent être l'objet. Il s'agit d'une