

*Stéphanie Brulé-Josso* - **Nouvelles légitimités à « être marin » dans les univers maritimes professionnels et plaisanciers : la préservation des ressources communes ?**

En me référant à différentes situations<sup>1</sup> de terrain menées à l'échelle du bassin de navigation de l'archipel des Glénan, en Finistère sud, je propose d'éclairer l'hypothèse de la non-singularité du métier de la pêche artisanale en décrivant la façon dont différents acteurs maritimes, professionnels et plaisanciers, convoquent l'idéal du « vrai marin » pour exclure d'autres usagers de la légitimité à naviguer et à utiliser différents types de ressources en mer, qu'ils soient plaisanciers ou professionnels.

On assisterait à une reformulation de la figure de l'Autre, des autres, ceux d'à terre, « du continent », à l'aune des valeurs de la préservation des ressources recherchées en mer. Ainsi, des professionnels du monde maritime, qu'ils soient pêcheurs, skippers de voiliers de course, transporteurs de passagers ou loueurs de bateaux, sont délégitimés par d'autres usagers, professionnels et plaisanciers, dès lors qu'ils ne respectent plus des règles ressenties comme garantes d'un certain ordre marin nécessaire au maintien de diverses ressources. Pour les premiers, les identités professionnelles sont reformulées, la référence à la figure du « marin » s'articulant à celle « d'entrepreneur ». Pour les seconds, dont font partie les professionnels de la petite pêche artisanale, effectuée à la journée, les identités professionnelles semblent se construire autant en mer qu'à terre, par le biais de relations avec divers autres acteurs du territoire.

Les tensions qui s'expriment aujourd'hui sous la forme d'une délégitimation de certains acteurs maritimes seraient ainsi à analyser à l'aune des modèles économiques et des idéologies qui les sous-tendent, et de leurs modalités d'inscription sur le territoire, tant en mer qu'à terre.

*Florent Schepens* - **Risques et culture professionnelle. Du tâcheron à l'indépendant, du bûcheron à l'entrepreneur**

L'importance des risques professionnels dans les activités de bûcheronnage et de débardage entraînent une transformation du marché du travail des forestiers. Celle-ci est à l'origine de la modification du statut des salariés-tâcherons qui deviendront, sous la pression de leurs anciens employeurs, des entrepreneurs de travaux forestiers (ETF). Ce faisant, les ETF vont être en mesure de gérer leur démographie professionnelle et d'interdire la présence de profane sur leur marché du travail. La différenciation professionnel/profane se réalise essentiellement à partir de la conversion à une culture professionnelle qui donne du sens aux risques de l'activité, ce qui permet au professionnel d'affronter les dangers de l'exploitation forestière. Aujourd'hui, à l'initiative notamment des associations catégorielles, se prépare une nouvelle scission de la population des ETF, non pas sur la dimension professionnelle de l'activité mais sur la dimension entrepreneuriale.

---

<sup>1</sup> Terrains effectués dans le cadre de la thèse (2000-2007), d'une exposition à la Cité de la Voile de Lorient (2012-2013), d'un inventaire du patrimoine culturel de l'école de voile Les Glénans (2013-2014) et de l'accompagnement du gestionnaire Natura 2000 de l'archipel des Glénan dans la gouvernance du site (2015-2016).

*Jean-Louis Lenhof* - « **Mondes de la pêche, État et marine de guerre : trois siècles dans le giron de l'Inscription maritime française, des années 1660 aux années 1960** ».

Adoptant le point de vue de l'historien, cette communication aura pour objet la manière dont l'identité socio-professionnelle des « gens de mer » civils a été, en France, en grande partie construite de l'extérieur par une administration avant tout soucieuse d'assurer un vivier pour la formation des équipages de la marine de guerre et qui s'est, pour cela, littéralement emparée des professions maritimes. Tous les métiers de la mer ont été concernés, selon des catégories elles-mêmes produites par l'État : marine marchande au long cours, au cabotage et au bornage, « grande pêche » à la morue, pêche hauturière, « petite pêche » (côtière). Mais c'est cette dernière qui a fourni les plus gros effectifs à la forme de service militaire que fut l'Inscription maritime, non sans une forte coloration régionale, puisque la Bretagne a été le principal pourvoyeur de recrues – au point que la tutelle de la marine de guerre est devenue un élément central de la vie des littoraux de la péninsule. Cela dit, les comportements et les représentations des « inscrits maritimes » à l'égard de cette tutelle et de leur propre identité ont beaucoup varié, à l'aune des contreparties offertes par l'État et du projet social qui a longtemps été celui des populations halieutiques françaises. Au reste, ces populations ont vu leurs conditions techniques et économiques d'existence considérablement changer en trois siècles, spécialement à partir du XIXe siècle, tandis que la marine de guerre connaissait sa « révolution navale », mais selon une chronologie désaccordée, génératrice d'interrogations sur le lien consubstantiel entre gens de mer civils et action de l'État en mer.

*Denis Biget* - « **La pêche, c'est dur ?** » **Ben ça dépend du métier que tu fais.** » **De l'image à la réalité pour des jeunes en formation à la pêche maritime.**

Créé en 1895 à l'initiative des sociétés de sauvetage, principalement pour améliorer les conditions de travail et de production et ainsi enrayer les accidents en mer et la misère qui accable les populations maritimes dans le but de faire fructifier les activités halieutiques, l'enseignement professionnel des pêches maritimes propose depuis ce temps des formations à la sécurité et à l'hygiène. Les jeunes des écoles de pêche, des écoles d'apprentissage maritime et aujourd'hui des lycées professionnels maritimes ont essentiellement une vision réaliste des conditions de travail à bord. Les représentations qu'ils se font du métier tiennent surtout à leur pratique du métier pendant les « marées d'essai » puis les stages embarqués. Le chercheur en sciences sociales est confronté à une connaissance pratique des conditions de travail en mer chez ces élèves et chez les jeunes marins qui met en porte à faux les représentations communes sur la pénibilité et l'éloignement comme conditions spécifiques aux activités de pêche maritime et questionne peut-être aussi ses propres représentations du métier de marin pêcheur et d'une hypothétique culture maritime.

*Serge Dufoulon* - **Marine nationale : comment se constituent les identités socio professionnelles des marins ?**

Le travail et la vie à bord des navires de combat de la marine nationale et comment se constituent les identités socio professionnelles des marins. Ces recherches étaient les premières pour des sociologues et anthropologues embarqués sur des navires de guerre et se renouvelleront avec l'étude de la féminisation des navires de combats, le renouvellement des équipages et la transmission des savoirs, et enfin la reconversion professionnelle des marins.

*Claire Flecher* - **« Les papiers ou l'action ? La sécurité à bord des navires de commerce prise entre flux tendu, éclatement des collectifs et rapport ludique au travail » - Claire Flécher.**

La sécurité constitue un impératif catégorique du travail en mer qui entre néanmoins souvent en contradiction avec les objectifs commerciaux de ces activités maritimes. Dans le transport maritime, cet objectif est devenu depuis la fin des années 1970 une préoccupation centrale des donneurs d'ordre (armateurs et affréteurs) qui se sont organisés pour rédiger des textes et codes réglementaires. En effet, ces réglementations arrivent à un moment où les accidents en mer sont particulièrement visibles et où le secteur atteint un haut niveau de dérégulation (pavillons de complaisance, ouverture des marchés nationaux du travail, etc.). Partant d'observations embarquées réalisées à bord entre 2011 et 2013, cette intervention cherchera à montrer dans quelles mesure ce type de réglementation constitue un management de la sécurité venant modifier le travail et son organisation, un nouvel outil de stabilisation des rapports entre marins et navires, tout en étant révélateur d'un processus « re-régulation » du secteur au niveau international. Ce faisant, il sera intéressant de montrer que ces évolutions, particulièrement visibles dans le transport maritime, ne sont pas propres à ce secteur et font écho à ce qui se passe ailleurs.