

Rapport sur le Prix Maitron 2020

Le jury du prix Maitron s'est réuni en visioconférence le 10 décembre à 14 heures. Le jury avait été complété, à la suite du départ de certains membres, et il était composé,

pour la partie syndicale, de (Denis Adam), Carine Aoun, Gérard Aschieri, Luc Bentz, Gisèle Dessieux, Rémi Ferrières, (Elisabeth Jardon), Benoît Kermoal, (Marie Musset), Guy Putfin, Jean-Paul Roux.

et pour la partie universitaire, d'Antoine Prost (présidence), Marie-Claude Blanc-Chaléard, Paul Boulland, Jacques Freyssinet, Patrick Fridenson, Jacques Girault, Pascale Goetschel, Isabelle Lespinet-Moret, Claude Pennetier, Michel Pigenet, Jean-Louis Robert, Danielle Tartakowsky, Charlotte Vorms.

Nous avons un travail considérable, car les mémoires qui nous avaient été soumis sortaient de l'ordinaire à la fois en quantité et en qualité.

Nous avons reçu en effet 35 mémoires, au lieu de 24 en 2019, et le tableau ci-dessous en résume les origines :

Etablissement	M1	M2
Paris 1		7
Paris 5		1
Paris 8	1	1
Paris 10	1	1
UPEM		1
Rennes 2		1
Toulouse Jean Jaurès	1	1
Lyon 2		1
Nantes	1	3*
Corse		1
Lorraine		1
Picardie		1
Blogne		1
EHESS		3
IEP Paris		3
ENS Paris	1	
ENS Lyon	2	
ENS Cachan	1	
Total	8	27

* dont 1 M2 de Droit et 1 M1 de STAPS

Nous avons été sensibles à cet afflux de candidatures et nous remercions les collègues qui ont encouragé les candidats à nous soumettre leurs mémoires. Pour la première fois, la liste comprenait un mémoire venu d'une université italienne et traduit de l'Italien, ainsi que deux mémoires écrits dans le cadre d'études en droit ou en STAPS ; le jury a considéré que leur sujet les rendait aussi éligibles au prix que les mémoires d'histoire ou de sociologie. Sur ces 35 mémoires, 13 provenaient des universités parisiennes, banlieue incluse, dont 7 de Paris I, 11 d'universités de province, dont 4 de Nantes et 10 de grands établissements, les IEP, les ENS et l'EHESS.

Dans l'ensemble, la qualité des mémoires examinés par le jury lui a semblé supérieure à celle de l'année précédente, ce qui mérite d'être souligné. Sauf rares exceptions, nous n'avons pas eu à déplorer beaucoup d'erreurs d'orthographe, de syntaxe ou de style. Les mémoires étaient en général bien présentés et parfois bien illustrés. Le jury a été sensible également à la maîtrise de langues étrangères de certains candidats et à l'élégance de certains mémoires. En revanche, il n'a donné aucune prime à la longueur ; il attire l'attention des directeurs et des auteurs de mémoire sur le caractère déraisonnable des textes longs. Un mémoire de master n'est pas une thèse de doctorat : non seulement les contraintes éditoriales peuvent compter pour un prix dont l'essentiel est l'édition du mémoire primé, mais la capacité à synthétiser, à distinguer l'essentiel de l'accessoire et à taire ou résumer le second, sont des qualités majeures.

Comme d'habitude, malgré le nombre des mémoires à lire – et l'on doit remercier les membres du jury qui ont dû rendre compte chacun de deux ou trois mémoires, voire davantage – chaque texte a fait l'objet de deux rapports, l'un par un syndicaliste et l'autre par un universitaire. Ce premier examen a permis d'établir une liste courte, au prix de quelques déchirements. En effet, l'excellence de certains mémoires a conduit plusieurs rapporteurs à renoncer à retenir pour la liste courte tel ou tel mémoire qui surclassait pourtant ceux qu'ils avaient expertisés l'une des dernières années.

La liste courte, retenue par le jury pour la soumettre au vote du jury comprenait les 7 mémoires suivants :

Marine GARNIER, *De la guerre d'Espagne à la « guerre de France »*. *Trajectoires des républicains espagnols en Haute-Savoie entre 1940 et 1945*, Mémoire de M. 2, dir. Guillaume PIKETTY, 2020, IEP Paris, 261p. Ce mémoire étudie comment des républicains espagnols de la retirada, engagés dans des Groupes de travailleurs étrangers, se sont intégrés dans le maquis des Glières. Leur intégration s'explique par le fait qu'ils étaient déjà connus et appréciés dans la région, et par les compétences militaires qu'ils apportaient

Victor MICHEL, *Le Parti Communiste et l'écologie. Une occasion manquée au coeur des années 1968*, Mémoire de M. 2, dir. Michel TISSIER, Université Rennes 2, 2019, 442p. Victor Michel étudie à partir d'une documentation remarquable les débats internes du parti communiste français sur l'écologie, au niveau national et dans trois régions. L'importance de cette discussion atteste une ouverture du parti communiste et une remise en question de son productivisme traditionnel, qui oblige à nuancer les remarques sur son dogmatisme et son centralisme. Mais ce n'est là qu'un moment : la fenêtre se referme au début des années 1980. L'occasion d'un renouvellement a été manquée.

Chloé LUNEAU, « *Shoulder to shoulder* ». *L'émergence de mouvements LGBT dans la République d'Irlande et en Irlande du Nord, face aux enjeux de la partition irlandaise (1971 - 1986)*, Mémoire de M2, dir. Isabelle LESPINET-MORET, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2020, 277p. Le propre de ce mémoire est de croiser deux champs d'ordinaire séparés : les mouvements LGBT et le nationalisme irlandais. Le mouvement LGBT est plus précoce en Irlande du Nord et il milite pour l'unité de l'Irlande, mais à partir du milieu des années 1970, des mouvements se forment en République d'Irlande, et l'auteure analyse l'imbrication parfois paradoxale des identités politiques et des identités LGBT.

Romane CARBALLO, *Faire l'histoire de la banlieue parisienne : politiques de la mémoire et du patrimoine à Athis-Mons, 1959-2001*, Mémoire de M2, dir. Emmanuel BELLANGER et Charlotte VORMS, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2020, 349p. Ce mémoire interroge sur une quarantaine d'années les actions mémorielles menées à Athis-Mons par des militants, des associations et les municipalités successives. Il analyse avec finesse les usages politiques du travail de mémoire dans le cadre paradoxal d'un territoire apparemment dépourvu d'histoire.

Octave PERNOT, *Derrière l'affiche. Militants et militantisme au Parti Socialiste Unifié (1960-1989)*, Mémoire de Master, dir. Gilles MORIN et Olivier WIEVIORKA, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2020, 314p. Octave Pernot a repris l'histoire du PSU à partir d'une approche prosopographique ; ce qui a l'inconvénient d'écraser un peu les grandes figures, mais le grand avantage de cerner la diversité des cultures et des parcours, entre militants venus du PSA, ou de l'UGS, catholiques sociaux ou laïques quelque peu anticléricaux.

Alexandre CHABERT, *Faire son deuil du parti communiste italien. La disparition du PCI vue par une partie de son groupe dirigeant turinois*, Mémoire de M.1, dir. Marc LAZAR, ENS Lyon, 2020, 566p. Ce mémoire mêle travail d'archive et histoire orale dans une perspective prosopographique. Il montre comment, alors que l'influence programmatique du PCI a disparu, et même son nom, les anciens du PCI continuent à se définir comme « communistes » par-delà

leurs engagements ultérieurs différents et comment se perpétue la conscience de l'exceptionnalité revendiquée du « communisme italien ».

Le jury a décidé d'attribuer quatre mentions spéciales à Alexandre Chabert, Octave Pernot, Romane Carballo et Chloé Luneau. Il a décerné le prix Maitron 2020, pour un travail que je laisserai un de ses rapporteurs présenter plus longuement, à Gwendal DUGAST, *Des ouvriers marins à l'ère industrielle : le personnel des machines dans la navigation maritime à vapeur à Nantes et Saint-Nazaire (1857-1932)*, Mémoire de M. 2, dir. David PLOUVIEZ, Université de Nantes, 2020, 210p.

La délibération, sanctionnée par un vote respectant l'anonymat, comme le permettent les logiciels de visioconférence, s'est terminée dans le consensus, avec la conscience d'avoir bien travaillé, et les remerciements du Président à tous les participants : les lectures étaient intéressantes, mais la charge lourde. Le prix Maitron 2020 atteste en tous cas que l'histoire sociale se porte bien et que la relève sera assurée.

Antoine Prost

Présentation du Mémoire de M2 de Gwendal DUGAST, *Des ouvriers marins à l'ère industrielle : le personnel des machines dans la navigation maritime à vapeur à Nantes et Saint-Nazaire (1857-1932)*.

C'est à la lecture d'études comme celle présentée par Gwendal Dugast que l'on mesure le chemin parcouru par une histoire du travail en quelques années. Il est donc désormais possible de s'en réclamer dès le master, d'en intégrer avec talent et efficacité les problématiques, d'en repérer les fronts pionniers, mais encore d'en saisir les articulations avec d'autres approches, à l'exemple de l'histoire urbaine, dans une démarche d'enrichissement mutuel.

À partir des cas nazairien et nantais, l'excellent mémoire de M2 de Gwendal Dugast, réalisé à Nantes sous la direction de David Plouviez, traite ainsi, pour reprendre son titre, « des ouvriers marins à l'ère industrielle : le personnel des machines dans la navigation maritime à vapeur ». Ce faisant, il braque aussi le projecteur sur ces travailleurs « invisibles », que leur relégation dans les entrailles des navires explique sans doute en partie qu'ils soient restés les oubliés de l'historiographie maritime, davantage tournée vers la longue saga de la navigation à voile. Là aussi, des évolutions se font jour, auxquelles l'auteur dit sa dette, notamment à l'égard des travaux de Jean-Louis Lenhof. Qu'on ne s'y trompe pas, le cadre résolument monographique de l'analyse, en quelque sorte redoublé par le choix revendiqué d'une histoire « par en bas », va de pair avec un questionnement élargi à l'évaluation des conséquences de l'industrialisation des techniques de navigation et d'organisation du travail sur l'identité collective des « bouchons gras », ainsi qu'on les moque, marins à dénominations ouvrières : mécaniciens, chauffeurs et soutiers. À cette fin, la période couverte, confondue avec la grande époque de la vapeur maritime, va de l'ouverture, en 1857, date de leur ouverture à l'inscription maritime, au lancement, en 1932, du *Normandie*, paquebot, dont les moteurs diesels tournent la page des vapeurs.

Pour mener à bien sa recherche, Gwendal Dugast a exploité des fonds classiques de l'histoire sociale, à l'exemple des registres de l'état-civil ou des archives de la Chambre nantaise de commerce et d'industrie, mais a poussé l'exploration vers les registres beaucoup moins souvent consultés de l'inscription maritime, des rôles et des journaux de bord, sans négliger les ressources de la littérature – Jean-Richard Bloch ; B. Traven ou Eugène O'Neill – et du cinéma. Fait notable et bienvenu, les sources, dûment répertoriées en fin de mémoire, font l'objet, au fil des chapitres, d'une présentation de leurs aspect, contenu et mode d'exploitation. Les 119 titres de la bibliographie, ouverte aux publications

étrangères, disent sa solidité et nourrissent la pertinente mise en perspective historiographique de l'étude.

L'étude, impeccablement présentée, enrichie d'annexes et d'illustrations complémentaires du propos, est servie par une plume élégante, précise et nuancée, qu'il s'agisse de rendre compte de changements techniques, de décrire l'ambiance des salles de machines et des chaufferies ou d'exposer les pathologies professionnelles. Les 150 pages de texte s'ordonnent selon un plan convaincant, à dominante thématique, en trois parties et neuf chapitres équilibrés.

L'introduction revient sur les grandes étapes de l'histoire de la navigation pour insister sur le passage, étalé dans le temps, de la voile, qui résistent, à la vapeur, grâce à laquelle la navigation gagne en régularité, en vitesse et puissance, tout en révolutionnant le créneau du transport des passagers, notamment des plus aisés, bénéficiaires d'un confort inédit.

Le mémoire évoque ensuite, dans une première partie, la lente affirmation, au sein des équipages, du personnel des machines, bientôt majoritaire à bord. Il cerne son origine géographique – en majorité « terrienne » - et professionnelle – en provenance d'arsenaux, d'usines et de la... marine -, les problèmes posés par la formation professionnelle, qui peine à répondre aux besoins, et l'entrée assez tardive dans des métiers rarement exercés longtemps et de façon continue. La seconde partie, assurément la plus originale, va « au plus près des hommes des machines » pour décrire l'organisation en bordées ou quarts d'un travail, qui ne s'interrompt jamais, ainsi que les tâches effectuées par les uns et les autres. Minutieuse, l'analyse éclaire la rigoureuse hiérarchie qui structure la pyramide des fonctions, que coiffent les mécaniciens, au-dessus des chauffeurs, experts dans la maîtrise du feu, et des soutiers, « forçats du charbon ». Attentif aux gestes, l'auteur scrute les corps à l'épreuve du travail, confinés dans des espaces étroits, exposés à des températures supérieures à 40 degrés et aux émanations toxiques des graisses et du combustible, conditions propices à l'épuisement et à de nombreuses pathologies. Le risque d'accidents est élevé, à commencer par les redoutables explosions de chaudières et les incendies, événements rares, mais spectaculaires, dont les victimes se comptent à chaque fois par dizaines. Les statistiques de blessés et de malades des équipages de la *Compagnie générale transatlantique*, dressées sur la base des rapports des médecins de bord, classent les « bouchons gras » en tête des personnels « les plus touchés ».

Parvenu à ce stade, le mémoire peut interroger, dans la troisième et ultime partie, le processus d'émergence d'une identité collective, que les rémunérations, la mécanisation et la division du travail sur les « usines flottantes » tirent vers la classe ouvrière, à l'instar des logements insalubres et des sociabilités partagées à terre.

Tard venus parmi les marins, les hommes des machines travaillent et vivent en marge du « pont », séparation physique grosse d'incompréhensions et de préjugés. Cela ne va pas sans tensions, tant dans les relations au sein de l'élite des capitaines et des « premiers mécaniciens » qu'entre leurs subordonnés, « culs goudronnés » et « bouchons gras ». Gwendal Dugast nous met toutefois en garde contre une vision trop simplificatrice des hiérarchies à bord. Ainsi la grille des salaires des équipages défie-t-elle les quartiers de noblesse maritime, tandis que les passages du pont à la chaufferie, les césures officiers mécaniciens/ouvriers et la segmentation de ces derniers en catégories étanches brouillent les classifications apparentes. Ces multiples lignes de fracture rejoignent à l'heure des actions collectives du tournant du siècle. Les structures syndicales, à propos desquelles on s'étonne de ne pas croiser Charles Brunellière, épousent les clivages verticaux. Centrée sur les salaires, les conditions de travail, les rigueurs disciplinaires et les pensions, la conflictualité sociale s'avère payante. Bien que la combativité des marins nazairiens et nantais paraisse en retrait sur celle de leurs camarades havrais et marseillais, l'étude minutieuse des microactions ignorées des rapports de police met au jour la réalité de tactiques de harcèlement, dont les hommes des machines, syndiqués ou pas, savent user avec une constante efficacité, notamment à l'instant critique du départ des navires.

Au moment de conclure, j'emprunte à l'auteur la citation par laquelle débute son mémoire, celle du chauffeur Yank, personnage de la pièce de théâtre *Le Singe velu* d'Eugène O'Neill. « C'est moi qui le fais tourner ! Rien qu'à cause de moi, si je veux, tout s'arrête. Tout crève, vous entendez ? Le bruit, et la fumée, et les machines qui font valser le monde, tout s'arrête. Ils ne sont plus rien. Voilà ce que je dis. Il y a toujours quelque chose qui fait marcher le monde. Ça ne peut pas marcher sans quelque chose, pas vrai ? Et le quelque chose, quand on le cherche, il faut descendre jusqu'à moi. Je suis tout en bas, je vous le dis. Il n'y a rien après moi. Je suis la fin ! Je suis le commencement. Je donne le départ, et le monde se met en marche. Ça c'est moi ! ». On saura gré au beau mémoire de

Gwendal Dugast d'avoir su redonner, sans la hargne amère de Yank, leur part d'histoire aux hommes des machines.

Michel Pigenet