



**HAL**  
open science

## **Les formations maritimes à Dunkerque, Calais et Boulogne (du début du XIXe siècle à 1914)**

Stéphane Lembré

► **To cite this version:**

Stéphane Lembré. Les formations maritimes à Dunkerque, Calais et Boulogne (du début du XIXe siècle à 1914). *La Revue maritime*, 2012, 494, pp.6-11. <halshs-00938164>

**HAL Id: halshs-00938164**

**<https://shs.hal.science/halshs-00938164v1>**

Submitted on 30 Jan 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

## Les formations maritimes à Dunkerque, Calais et Boulogne (du début du XIX<sup>e</sup> siècle à 1914)

Stéphane Lembré

ESPE Lille Nord de France

Centre de recherche et d'études Histoire et sociétés (CREHS)

Manuscrit auteur du texte publié dans *La Revue maritime*, n°494, 2012, p. 6-11

L'existence de formations aux métiers de la mer dans les trois principaux ports français du Nord de la France au XIX<sup>e</sup> siècle semble évidente, tant l'histoire, le site et l'horizon maritime de chacune les érigent en places importantes, que l'entreprise napoléonienne a confirmées lorsque fut envisagée la conquête de l'Angleterre. Pourtant, s'interroge-t-on sur la formation maritime du corsaire et héros dunkerquois Jean Bart ? Sa carrière témoigne plutôt d'un apprentissage « sur le tas », dans un milieu de marins. Ce simple cas rappelle qu'il n'est pas naturel de se former, pas plus qu'il n'est évident de créer et d'entretenir des formations professionnelles, sous quelque forme que ce soit. Aussi la réflexion sur les modalités et les motivations de la mise en œuvre de formations maritimes paraît-elle nécessaire, sans exclure l'importance de la transmission et de la reproduction interpersonnelles des savoirs, des gestes et des pratiques. De nombreuses initiatives, plus ou moins pérennes et représentatives de modes d'administration et de fonctionnement variés, répondent tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle à des besoins de formation de mieux en mieux exprimés.

### *Le développement des formations maritimes*

La création d'enseignements maritimes correspond à des choix de développement économique dont Calais témoigne par contraste, en optant au début du siècle pour l'industrie de la dentelle alors que Dunkerque ou Boulogne-sur-Mer prennent davantage en compte les métiers de la marine marchande et de la pêche.

Un grand nombre de dispositifs de formation se créent, se succèdent, parfois prennent de l'ampleur du début du XIX<sup>e</sup> siècle à 1914. Parmi les héritages, l'école de navigation de Boulogne-sur-Mer (1791) ou le cours d'hydrographie destiné aux jeunes marins à Dunkerque (1795). Des initiatives viennent compléter ou renouveler ces institutions d'enseignement maritime d'envergure variable, du simple cours de quartier à l'établissement au recrutement national. Sans atteindre l'ensemble du public potentiel, ces initiatives obéissent à des motivations à la fois pratiques et sociales. Ainsi dans les locaux d'un ancien asile communal, le conseil municipal de Boulogne-sur-Mer décide en février 1868 d'installer un atelier-école pour l'instruction des jeunes marins et la fabrication des filets de pêche. Durant les premières années, une cinquantaine d'enfants le fréquentent, surtout entre la fin de décembre et le début du mois de juin, hors des périodes d'armement pour la pêche d'Écosse et de la saison du hareng. L'enseignement, étroitement articulé à la pratique professionnelle qu'il doit faciliter, est dirigé par un maître laceur. Bien des dispositifs restent peu connus, mal documentés, mais généralement les créations sont justifiées ou facilitées par référence à des institutions existantes dans d'autres ports. En 1874, l'administration municipale boulonnaise envisage de fonder une école de ramendage<sup>1</sup> pour les filles sur le modèle à la fois de l'atelier-école des garçons et de l'école du même type ouverte depuis 1859 à Dieppe et qui aurait déjà accueilli plus de 200 jeunes filles de 11 à 15 ans dans ses ateliers. Ces initiatives prennent aussi la forme d'un ensemble de cours financés par les chambres de commerce : électricité industrielle, mécanique, langues vivantes. Les effectifs réguliers attestent l'expression satisfaisante des besoins – même si les chiffres d'inscription et de fréquentation demeurent souvent modestes – et la pérennisation de l'effort local de formation. À la fin du siècle, les établissements d'enseignement technique développés par les

---

<sup>1</sup> Le ramendage, pratiqué à bord des chalutiers ou en atelier, consiste à remettre en état les filets de pêche.

autorités républicaines sont adaptés à leur environnement local, à l'image des écoles pratiques de commerce et d'industrie (EPCI), dont Dunkerque se dote en 1911. La section de mécaniciens de marine de l'École pratique d'industrie de Boulogne-sur-Mer, qui prend la suite en 1901-1902 d'une institution éphémère, l'école professionnelle des pêches maritimes inaugurée en 1897, révèle l'accélération des enseignements maritimes, en relation directe avec la reconnaissance des besoins. Le littoral du Nord de la France suit le rythme général du développement de l'enseignement professionnel des pêches maritimes à partir des années 1890. Devenue une industrie au sens moderne du terme, la pêche nécessite l'acquisition de techniques pour améliorer le rendement et la sécurité – cette dernière est l'un des thèmes principaux du congrès de Saint-Malo de 1895, acte de naissance de cet enseignement. L'effort boulonnais est complété en 1913 lors de la fondation de la Société de l'école pratique de pêche à vapeur, dont le but est de contribuer au développement de la marine française et aux progrès des pêches maritimes, par la création, l'entretien ou le subventionnement d'écoles ou de cours professionnels de pêche. Cet organisme arme et entretient un navire équipé pour la formation nautique et technique des marins et apprentis marins. En dépit des progrès accomplis, la formation ne s'est pas imposée, malgré le statut de Boulogne-sur-Mer, devenue à la fin du Second Empire le premier port de pêche français devant Fécamp et Dunkerque. Il faut globalement attendre les années 1920 pour une relance volontariste de ces enseignements.

### *L'administration des enseignements maritimes*

Comme la plupart des formations au travail du XIX<sup>e</sup> siècle, les complémentarités entre promoteurs des institutions sont la règle. Parmi ces promoteurs, l'État, maître d'œuvre depuis fort longtemps, fait évoluer son intervention vers la fixation des cadres réglementaires, à l'intérieur desquels les responsables économiques et politiques locaux sont invités à s'engager. Collectivités locales, organismes intermédiaires et entreprises ont dès lors un rôle décisif. C'est ainsi l'administration centrale qui pousse les édiles boulonnais, porteurs de leur projet d'école de mécaniciens de marine au seuil du XX<sup>e</sup> siècle, à lui adjoindre un orphelinat pour les fils de marins afin de leur fournir un avenir professionnel. Les chambres de commerce jouent un rôle croissant pour l'enseignement de la pêche, en raison de la volonté de l'État de laisser la gestion aux acteurs locaux, puis du fait de la revendication de ces derniers de maîtriser les formations. Parfois anciens, à l'image de la chambre de commerce de Dunkerque créée par un édit de Louis XIV, ces organismes consulaires profitent de la définition floue de leurs missions (jusqu'à la loi de 1898) pour se développer très différemment selon les localités. Dans les grands ports, ils ont un rôle essentiel d'entretien des infrastructures et de service aux négociants. Ils peuvent être associés à la gestion d'établissements, grâce à la présence de certains de leurs membres dans les comités de perfectionnement, à l'exemple des deux armateurs qui siègent dans celui de l'école pratique d'industrie et de mécaniciens de marine de Boulogne-sur-Mer, mais les chambres de commerce peinent toutefois à se faire véritablement administratrices d'institutions de formation, faute de compétences spécifiques et de moyens financiers suffisants. Leur engagement n'est toutefois pas une initiative par défaut : il tient compte des enjeux locaux de pouvoir, en particulier lorsque les municipalités sont contrôlées par une majorité peu conforme aux vues politiques des représentants consulaires – à l'exemple de Calais, dirigée par les socialistes Alfred Delcluze et Emile Salembier entre 1896 et 1914.

Le rôle des collectivités locales passe par l'engagement de personnalités qui évoluent à l'interface des mondes politique et économique, tels Ferdinand Farjon (1841-1916), président de la Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer de 1901 à 1916, polytechnicien, industriel, conseiller municipal boulonnais et inspecteur départemental de l'enseignement industriel et commercial. Il encourage le développement des EPCI locales. De sensibilité laïque et républicaine, il soutient vigoureusement auprès des autorités compétentes les demandes de bourses départementales en faveur de ces écoles pratiques, en 1897-1898, puis défend le projet de création d'une section d'apprentis mécaniciens de marine à l'école pratique d'industrie de Boulogne.

## *Les besoins de formation*

Pour expliquer le développement de l'enseignement des pêches maritimes à partir des dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, il faut invoquer ensemble les éléments techniques (la pêche devient une industrie), corporatifs (l'école permet de contrôler le recrutement et donc la profession) et sociaux (la formation intègre les pêcheurs à la société).

Le milieu des marins n'est pas particulièrement enclin à encourager la formation des enfants : l'embarquement, très jeune, tient lieu d'apprentissage en situation. Et la fréquentation d'écoles reste bien souvent réservée aux futurs officiers, qui apprennent auprès de professeurs réputés comme Jean-Joseph Petit Genet, professeur d'hydrographie à Dunkerque de 1795 à 1840. À suivre l'action de celui-ci, l'importance de la formation ne fait pas ou plus débat. Mais tel n'est pas encore le cas pour la majorité des marins pêcheurs. Ce n'est pas tant que les modèles manquent, mais l'opportunité de certaines créations restent discutée : ainsi, le maire et le président de la chambre de commerce de Dunkerque envisagent en 1901 la création de cours libres du soir pour les mécaniciens et chauffeurs de la marine et des ateliers, à la demande du syndicat des mécaniciens navigateurs, mais souhaitent cantonner l'institution envisagée dans des limites strictes. La discussion porte rapidement sur les références possibles, en l'occurrence, les cours professionnels organisés « depuis longtemps » au Havre et à Marseille. L'École d'apprentis mécaniciens pour la marine organisée dans le port normand est promptement écartée, « le moment ne paraissant pas venu de créer à Dunkerque une institution de cette nature », mais si « les cours à établir à Dunkerque semblent devoir se rapprocher de ceux existant à Marseille », il convient toutefois de modifier les enseignements dispensés : français, histoire et géographie, considérés comme des acquis préalables, doivent être remplacés par l'arithmétique, la géométrie et l'algèbre, toutes matières exigées pour le brevet de mécanicien de première classe de la marine marchande, ainsi que l'électricité, en plein essor. Face aux linéaments de ce projet, le maire Alfred Dumont insiste pour la prise en compte des besoins de la masse des ouvriers plutôt que des seuls mécaniciens. Les besoins sont encore débattus, parfois niés, car le diplôme ne compenserait pas forcément l'autorité de l'expérience et de l'âge ; lorsqu'ils sont reconnus, leur concrétisation dans un dispositif de formation suppose la complémentarité des promoteurs. Dans cette implication accrue des chambres de commerce se lit la volonté d'inclure la représentation des intérêts économiques.

Il faut donc éviter tout déterminisme, qui rendrait aussi bien « naturel » le fait de se former que, pour une cité portuaire, de disposer d'institutions d'enseignement maritime. Dans ce monde de la mer encore peu gagné aux enseignements techniques, les institutions de formation ont une histoire. Les besoins de personnel formés sont peu à peu assumés par un ensemble d'acteurs parmi lesquels l'État, principal administrateur des formations, encourage l'engagement des collectivités locales et des représentants des intérêts économiques locaux<sup>2</sup>. La co-production des enseignements maritimes qui en découle explique, avec les évolutions techniques et économiques, le renouvellement des institutions et l'impression d'inachèvement qui domine. Au seuil du XX<sup>e</sup> siècle, si le public des formations maritimes est incomparablement plus vaste qu'un siècle auparavant, avec un éventail de formations plus diversifié, beaucoup reste à faire.

---

<sup>2</sup> Sur cette question des besoins, et sur le développement de la formation dans le Nord, on se permet de renvoyer à Stéphane LEMBRÉ, *L'école des producteurs. Activités économiques et institutionnalisation de la formation au travail dans la région du Nord des années 1860 aux années 1930*, thèse de doctorat, Université de Lille 3, 2011.