



HAL
open science

Maritimité et identité havraise au XXe siècle

John Barzman

► **To cite this version:**

John Barzman. Maritimité et identité havraise au XXe siècle. *Études normandes*, 1997, Le Havre, l'estuaire, la mondialisation, 46 (2), pp.65-74. 10.3406/etnor.1997.2905 . halshs-01083030

HAL Id: halshs-01083030

<https://shs.hal.science/halshs-01083030v1>

Submitted on 12 Sep 2023

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.

Maritimité et identité havraise au XXe siècle

John Barzmann

Citer ce document / Cite this document :

Barzmann John. Maritimité et identité havraise au XXe siècle. In: Études Normandes, 46e année, n°2, 1997. Le Havre, l'Estuaire et la Mondialisation. pp. 64-74;

doi : <https://doi.org/10.3406/etnor.1997.2905>

https://www.persee.fr/doc/etnor_0014-2158_1997_num_46_2_2905

Fichier pdf généré le 01/10/2019



Entrée au Port d'un navire japonais

Maritimité, identité havraise et acteurs de la ville au XXe siècle

John BARZMAN*

Les habitants des villes portuaires, comme ceux des autres villes, ont une identité culturelle territoriale, mais, à la différence des villes de l'intérieur, cette identité comporte une composante maritime. Cet article vise à présenter les résultats d'une recherche sur la place de la « maritimité » dans l'identité havraise de la fin du XIXe siècle à nos jours. Elle s'inscrit dans une interrogation plus large sur la possibilité que l'identification à la mer d'une ville portuaire comme Le Havre puisse mobiliser les énergies des principaux acteurs de la vie publique et contribuer à un véritable développement économique local.

L'hypothèse que nous avons prise comme point de départ est que la maritimité était une composante forte de l'identité havraise. Nous avons cherché à voir si cette identité maritime avait uni les acteurs de la ville autour de projets d'avancement du territoire, et si ces projets avaient abouti à un réel développement. Ceci nous a conduit à examiner les conditions dans lesquelles s'étaient élaborés des projets récents comme la construction du pont de Tancarville, du Pont de Normandie, la création de l'Université du Havre, et la rénovation de la plage et des quartiers du vieux port. Nous nous sommes également demandés si une identité comparable avait influencé des projets similaires dans une ville qui nous paraissait relativement similaire dans un autre pays, la ville port de Southampton.¹ Enfin, la partie historique qui nous occupe ici interroge la période d'environ 1870 à nos jours, pour savoir quel a été le rôle de la maritimité dans les relations entre acteurs de la vie publique. Nous avons abouti à une caractérisation assez générale du sens de l'évolution, et à l'étude plus précise de plusieurs projets, dont le projet d'autonomie du port est le plus important. L'intérêt de cette vue d'ensemble pour l'historien est de susciter des questions qui stimulent la recherche sur des

* Cet article représente une adaptation de l'apport de l'auteur à une recherche collective réalisée dans le cadre du Programme Interdisciplinaire de Recherche sur la Ville du CNRS. Cette recherche associant une géographe, Madeleine Brocard, une politologue, Brigitte Deltombe, et deux historiens, Philippe Morel et John Barzman, a été publiée par le Centre Interdisciplinaire de Recherche sur les Transports et les Affaires Internationales (CIRTAI) de l'Université du Havre, 25 rue Philippe-Lebon, 76600, sous le titre « Identité culturelle, moteur du développement territorial ? » en mai 1996.

1. Voir l'article de B. Deltombe dans le présent numéro d'*Etudes Normandes*.

thèmes plus ciblés et des périodes plus étroites, et permettent un dialogue entre chercheurs de disciplines différentes.

Avant de présenter nos conclusions, quelques définitions s'imposent. Le concept de maritimité doit être pris dans un sens large qui inclut non seulement les activités traditionnelles de la pêche, de la marine marchande et de la flotte de guerre, mais aussi les diverses formes du tourisme littoral et de la plaisance, et, surtout, l'intérêt pour l'outremer. Enfin, par acteurs de la vie publique, nous entendons des groupes organisés susceptibles de proposer des « normes » et des projets à la ville. Dans le cas du Havre, les acteurs dont le jeu est traditionnellement étudié aux XIX^e et XX^e siècles, sont au nombre de trois :

- le *négoce*, c'est-à-dire les grands marchands importateurs-exportateurs, qui ont le plus souvent dominé la Chambre de Commerce, parfois associés aux armateurs ;

- le *port*, c'est-à-dire les responsables de la création et de la gestion des équipements de réception des navires, et de stockage et de traitement des marchandises ;

- et la *ville*, pris au sens étroit de gouvernement municipal siégeant à l'Hôtel de Ville, responsable du cadre de vie des habitants de l'agglomération.

A ces trois acteurs bien connus de la vie publique havraise, il nous a semblé utile d'en ajouter trois autres : d'une part les associations, groupes de pression divers, notamment les syndicats, qui peuvent se sentir porteurs d'une identité maritime ; et surtout l'Etat, qui est à l'origine de la création du Havre et qui, on le verra, intervient de façon de plus en plus décisive au cours du XX^e siècle ; enfin, les entreprises allogènes, basées à Paris, dans d'autres régions de France, ou à l'étranger, et pour qui Le Havre n'est qu'une zone d'investissement parmi d'autres.

Signalons qu'il est apparu au cours de la recherche que la distinction conventionnelle entre acteurs endogènes et allogènes était parfois moins nette qu'elle n'apparaît à première vue. Ceci dit, on peut tracer les contours de l'évolution tels qu'ils se présentent à ce stade de la recherche, et examiner comment ces différents acteurs se sont positionnés par rapport au sentiment de maritimité des Havrais. Ont-ils cherché à s'appuyer sur ce sentiment, pour développer l'activité de la ville et la doter des attributs d'une grande métropole maritime ?

UN FORT DEVELOPPEMENT LOCAL DOMINE PAR L'ACTEUR NEGOCE HAVRAIS (1830-1914)

Une période référence se dégage de notre étude, celle qui va d'environ 1830 à 1914. Durant ces sept décennies, le négoce, le port et la ville tirent tous dans le même sens et la ville connaît un fort développement économique. Il ne s'agit pas simplement de croissance démographique et d'expansion de la production, mais aussi de l'acquisition d'organes plus

sophistiqués comme des équipements portuaires modernes, une Bourse de Commerce, une Ecole de commerce, des établissements culturels et monuments. C'est vers la fin de cette période qu'émerge l'identité du *Havre-Porte Océane*. Durant toute cette période, l'Etat est présent à travers de multiples Ministères notamment ceux des Finances, qui détermine les droits de port et de douanes, des Travaux publics (Ponts et Chaussées) qui gère certains aspects du port et les liaisons ferroviaires, de la Marine marchande, de l'Intérieur. Mais chaque ministère intervient de manière indépendante, et doit attendre le vote du budget annuel pour compléter ses projets. Seule la Chambre de Commerce possède une vision d'ensemble des divers domaines et opérations liés au port et au commerce maritime.

Le négoce havrais a donc l'initiative des projets économiques. Par ailleurs, ses représentants sont régulièrement élus à la tête de la municipalité, et de nombreuses installations du port sont possédées et gérées directement par la Chambre de Commerce. Sa position est si forte qu'il est capable de concurrencer certaines grandes compagnies, allogènes dans la mesure où leur centre de gravité est situé en dehors de la métropole normande, et installées au Havre par des concessions de l'Etat. Ainsi, la *Compagnie des Docks et Entrepôts du Havre* doit renoncer à son projet de réorganiser le port, et s'aligner sur les pratiques de la *Compagnie havraise des magasins généraux*, liée au négoce havrais. La *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, plus tard, de l'Etat, également allogène, n'a pas une place déterminante dans la vie publique locale.

La mairie, aux mains des négociants, gère la main d'oeuvre du port pour assurer sa fidélité et une masse de manoeuvre suffisante au déchargement rapide des navires ; pour cela, elle offre des avantages aux ouvriers du port : désignation de lieux d'embauche, subventions et locaux aux syndicats (Bourse du Travail « Franklin »), secours et aides diverses en période de chômage, protection contre la concurrence de la main-d'oeuvre dite non-professionnelle (femmes, ouvriers d'industrie, paysans, migrants, etc.). Le syndicalisme ouvrier reste étroitement lié à cette bourgeoisie républicaine.

En même temps, des entreprises havraises opérant dans d'autres branches que le négoce se développent : le constructeur naval *Augustin Normand, Caillard* (engins de levage), *Courant* (filature), *Desmarais* (raffinerie de pétrole), *Compagnie française des extraits tinctoriaux et tannants*, etc. Des grandes sociétés allogènes industrielles et de navigation continuent de s'implanter : *Schneider, Tréfileries et Laminoirs du Havre, Westinghouse, Forges et Chantiers de la Méditerranée, Worms*, etc. Leurs intérêts ne sont pas toujours les mêmes que ceux du négoce havrais. La *Transat*, par exemple, gère suffisamment de lignes régulières au Havre pour se doter de ses propres équipements portuaires et d'un personnel permanent. Intéressée par le transport des passagers, elle met l'accent plus sur la vitesse et la mécanisation de la manutention, la construction d'une gare maritime, que sur la fidélité des dockers et la paix sociale. De même, les responsables de

grandes usines employant une main-d'œuvre semi-qualifiée (OS) craignent la concurrence des hauts salaires journaliers sur le port.

Le développement local continue, si l'on en juge par les réalisations urbaines, l'agrandissement et l'aménagement du port, bien que cette période soit troublée par plusieurs récessions économiques (1873, 1886).

Enfin, si le négoce havrais reste au pouvoir à la Ville et à la Chambre de Commerce de 1900 à 1914, il ne peut empêcher des conflits entre des grandes sociétés, pour la plupart allogènes, et leurs ouvriers, et perd le soutien massif des forces populaires dont il jouissait dans la période précédente. La position forte du négoce se manifeste dans la reprise du trafic du port après 1900, la prospérité des marchés à terme, l'achèvement du hangar aux cotons (réalisation municipale, contrairement à la Compagnie des Docks et Entrepôts) et le creusement du canal de Tancarville et du bassin de marée (achevé en 1914).

Cependant, le climat social se dégrade marqué par des conflits entre ouvriers havrais et sociétés allogènes : grèves des marins de 1900, grève des mouleurs contre Westinghouse en 1909, grève des cheminots en 1910 contre la Compagnie de l'Ouest-Etat, grève des charbonniers contre la Transat et la Société Worms en 1910 et 1911 (Affaire Durand), grève des marins et dockers en 1912. La mairie tenue par les négociants havrais envoie la police contre les grévistes. Le sous-préfet et le préfet interviennent et envoient les gendarmes et la troupe occuper les quais. C'est le début d'une longue période d'affrontements sociaux farouches allant en gros de 1900 à 1938. Les syndicats favorables à la lutte-de-classe (CGT) en bénéficient, ainsi que le Parti radical dirigé par Léon Meyer, et dans une moindre mesure les socialistes.

LA DISSOCIATION GRADUELLE DES ACTEURS LOCAUX ET L'INTERVENTION GRANDISSANTE DE L'ACTEUR ETAT

Avec le déclenchement de la guerre en 1914 commence une transition au cours de laquelle l'acteur unique négoce-ville-port se subdivise en acteurs qui se dissocient. La ville, débordée par les conflits sociaux, continue d'offrir son arbitrage, mais les négociants comme les industriels, dont les intérêts divergent souvent, aussi bien que les ouvriers, se tournent vers l'Etat.

En terme de croissance, Le Havre connaît une forte expansion pendant la guerre de 1914-1918, mais c'est un développement dicté par les besoins de l'Etat et des grandes sociétés extérieures, prenant peu en compte les besoins de la ville, et même du négoce. Deux exemples suffiront à le montrer. Les importations de matières premières (coton, café, viandes, cuivre, charbon, pétrole, bois) par Le Havre se renforce, mais celles-ci sont contrôlées par des consortiums d'achat organisés par l'Etat dans le cadre de l'approvisionnement du pays en temps de guerre, et ne sont donc plus achetées et vendues par les négociants havrais sur les marchés à terme. Ces

marchés ne retrouvent pas leur rang mondial après la guerre, et nos négociants havrais cherchent à diversifier leurs activités, parfois en dehors de la région havraise. De même, la Compagnie industrielle maritime reçoit une concession de l'Etat pour construire d'immenses réservoirs à pétrole ; mais ceux-ci sont placés à l'entrée du port, près du coeur de la ville, ce qui facilite le chargement et le déchargement des pétroliers, mais présente un risque pour la ville, aux yeux de la Chambre de Commerce.

Les nouvelles créations économiques de la période dite de prospérité (jusqu'en 1930) débordent largement l'activité de négoce traditionnel : installations frigorifiques (*L'Air liquide*), nouvelle gare maritime et ferroviaire, construction aéronautique (*Bréguet*) et navale (*Ateliers et Chantiers de la Gironde*), raffineries de pétrole. La tendance se confirme après la crise puisque les activités traditionnelles du port et du négoce seront relativement plus touchées par la baisse du commerce mondial des années 1930.

Par ailleurs, pendant la guerre et de nouveau en 1922, les grandes usines métallurgiques sont le théâtre de grèves importantes qui contribuent à radicaliser la contestation populaire. Dans les syndicats qui grandissent rapidement, les éléments modérés sont mis en minorité. Lors des élections de 1919, le négoce perd le contrôle de la mairie, celle-ci tombe aux mains de Léon Meyer qui s'appuie sur une coalition où figurent des conseillers municipaux socialistes et un dirigeant du syndicat des dockers. Les relations entre Meyer et les négociants déchus sont marquées d'acrimonie pendant une dizaine d'années. Les projets de la mairie Meyer seront surtout des aménagements urbains, conduits par la ville en tant que telle, plutôt que par des accords de partenariat. L'acteur négoce-port-ville s'est donc scindé une première fois en 1919.

Il se scinde une deuxième fois en 1925, avec le début de l'autonomie portuaire. La première conception de l'autonomie, lancée par l'acteur négoce-port-ville en 1886, visait à sortir le port de l'inertie où le confinait la gestion cloisonnée des ministères en en faisant un établissement autonome, comparable à une entreprise, capable d'initiative, et dirigé par la Chambre de Commerce. L'évolution du débat, et surtout l'expérience de la guerre avait transformé cette vision en donnant au directeur du port, ingénieur des Ponts et Chaussées et agent de l'Etat, le pouvoir suprême. Il semble que le négoce havrais se soit rallié à cette formule en 1919 parce que la gestion traditionnelle du port par la Chambre de Commerce appuyée par la Ville paraissait désormais impossible après la chute de la mairie aux mains d'une coalition pro-syndicale. La formule ancienne laissait trop de pouvoir à une municipalité devenue hostile. Mais la nouvelle enlevait le port au négoce.

Cette évolution s'accéléra au cours des années trente sous la pression syndicale (1928 à 1938) et plus tard, face aux impératifs stratégiques militaires (1936-1940). En effet, une série d'événements conféra au syndicat des ouvriers du port une force imprévue. En 1928, une unification

syndicale et des grèves massives à répétition réussirent à imposer la reconnaissance du syndicat et le refus de travailler avec les non-syndiqués. Au plus fort de la crise de chômage (1934-1936), ce contrôle syndical put se maintenir grâce à la solidarité entre syndicats de branches différentes sur la base de l'antifascisme ; il se renforça encore avec les lois sociales du Front populaire et fut consolidé en 1939 par la création d'une carte d'identité obligatoire du port accordée aux dockers qui avaient exercé en 1936 et 1937, pour des raisons de sécurité militaires. A travers, ces crises multiples, le rôle d'arbitre traditionnellement joué par le maire, le sous-préfet, et les notabilités du négoce havrais, s'effaça au profit des interventions et des conventions enregistrées par le Ministre du Travail. Les associations du port se séparaient non seulement du négoce mais aussi de la ville.

LE CLOISONNEMENT DES ACTEURS ET LA SUPREMATIE DE L'ACTEUR ETAT (DEPUIS 1940)

A partir de 1940, l'acteur Etat non seulement gère presque tous les aspects du port, y compris la main-d'oeuvre, mais transforme le port du Havre en instrument de sa grande politique maritime et industrielle nationale, sans prendre en compte particulièrement l'identité territoriale et le développement local. Le Port autonome du Havre, rendu encore plus dépendant de l'autorité de l'Etat par la nouvelle loi d'autonomie (1965), opère dans le cadre des plans et de sa propre logique, satisfait de prélever des droits sur les immenses volumes en transit, et négligeant de conserver un potentiel d'activités à forte valeur ajoutée sur le site. Tant que la croissance économique (prolongée au Havre par le boom pétrolier) dure, le problème paraît bénin. Après le retournement de la conjoncture, le port et la ville se retrouvent avec peu de moyens de s'adapter au nouveau contexte international.

Pendant ce temps, l'acteur associations recherche la collaboration soit avec l'Etat, soit avec la ville, mais le plus souvent en antagonisme avec l'acteur négoce, et sans grand projet de développement local. Quant au négoce, considérablement affaibli ou dilué dans des ensembles plus vastes où l'identité havraise se perd, il se replie sur la gestion de la Chambre de Commerce et quelques projets spécifiques (Pont de Tancarville et autoroute). La ville se préoccupe moins directement de l'avenir du port ou du négoce et se consacre longuement à la reconstruction urbaine. Les grandes sociétés opèrent dans la zone industrialo-portuaire comme partenaire du PAH, plutôt que de la ville ou de la Chambre de Commerce.

1940-1965

Il faut distinguer quelques tendances moins longues dans ce tableau. Les entreprises de travaux publics et de génie civil ont pris une importance énorme d'environ 1940 à 1960. Pendant l'occupation nazie, elles drainent les investissements et la main-d'oeuvre pour la fortification du port et le mur de l'Atlantique. Les milieux d'affaires havrais en général se retrouvent en harmonie avec l'acteur ville, qui est dirigé par Pierre Courant, maire nommé par Vichy. Mais le négoce maritime proprement dit, ne figure plus que comme une composante réduite du milieu des affaires, l'activité commerciale du port étant très réduite, et son activité militaire entièrement dictée par les Etats vichyste et allemand.

Après la Libération, les entreprises de travaux publics continuent de tourner au maximum pour dégager et reconstruire le port et la ville bombardés. Le port est géré par un directeur nommé P. Callet par le Gouvernement Provisoire en 1944 qui fait également fonction pendant quelque temps de préfet, le maire Pierre Courant jadis nommé par Vichy étant suspect. La ville et le port retrouvent temporairement une unité de gestion et le port connaît une expansion du trafic très rapide. Pour faciliter le transit rapide de grands volumes de matériaux destinés à la reconstruction nationale et sa conséquence logique, une nouvelle poussée de mécanisation du port, l'Etat rassemble les syndicats ouvriers et les entreprises de manutention, sous la direction du port, pour créer en 1945, le Bureau central de la main-d'oeuvre (BCMO). Les marchés à terme périclitent et les entrepôts sont moins utilisés (hangar aux cotons).

Néanmoins les milieux d'affaires havrais reviennent à la mairie sous la direction de P. Courant. Quelques années plus tard, ils sont présents dans les rouages de l'Etat par l'intermédiaire de Pierre Courant et René Coty, mais non plus au Ministère du Commerce ou de la Marine marchande, mais à celui de la Reconstruction et à la Présidence de la République. La politique de l'acteur ville n'est pas consensuelle et ses projets de reconstruction urbaine suscitent l'opposition de l'acteur associations. Les comités de mal-logés se sentent lésés. Il y a à l'époque un manque de main-d'oeuvre et une concurrence pour l'embauche de celle-ci entre les entreprises engagées dans la reconstruction urbaine, le port et les industries.

Le cloisonnement entre acteurs se retrouve sous d'autres formes quand la ville passe sous la direction du parti communiste allié aux opposants à P. Courant (1956-1959 et 1965-1995). L'acteur ville se rapproche de l'acteur associations, mais s'éloigne de l'acteur négoce, tandis que le port a sa propre politique.

1965-1980

La Municipalité du Havre est durablement dirigée par le Parti communiste. La croissance économique se poursuit, dans le contexte national des « trente glorieuses », et grâce à l'aménagement de la zone industrielle gérée par le port. Chaque acteur se préoccupe de son territoire spécifique.

Dans la foulée de l'implantation industrielle de Renault, en 1964, quelques entreprises industrielles s'implantent dans la périphérie havraise, le long du Canal de Tancarville. Le Port ouvre le chantier de la grande écluse (la plus grande d'Europe) et construit le nouveau port d'Antifer pour l'accueil des pétroliers géants. La croissance du trafic se poursuit.

La Chambre de Commerce accompagne les initiatives publiques ou privées organisant l'expansion urbaine : l'édification du *World Trade Center*, au service des entreprises tournées vers le marché international, les implantations commerciales (Auchan) dans la périphérie urbaine. C'est en effet la période nationale de l'établissement des Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, qui aboutit à la création d'une Agence d'urbanisme en vue de réaliser les études nécessaires au suivi du SDAU.

La Municipalité organise l'espace urbain et lance notamment une politique culturelle spécifique en direction des quartiers périphériques, tandis que la Maison de la Culture, gérée par une association largement contrôlée par les syndicats, tente la jonction entre « culture populaire » et « culture savante ». C'est aussi l'époque du démarrage universitaire du Havre, dans la dépendance de l'Université de Rouen, et avec le soutien financier de la municipalité. La création d'une Université de plein exercice échoue de peu.

Tout ceci témoigne d'une bonne santé générale, portée par la conjoncture nationale et internationale. Les acteurs principaux jouent chacun leur partition, mais malgré la forte opposition entre la Municipalité et les acteurs économiques, il faut noter que par une sorte de mémoire de la période où ville-port-négoce ne faisait qu'un, et poussée par l'identité territoriale, la mairie communiste obtient de la Chambre et du Port autonome que des rencontres informelles (dites « la tripartite ») rassemblent régulièrement le maire, le président de la Chambre et le directeur du port, afin d'envisager la défense des intérêts communs aux trois acteurs. Cette pratique s'est poursuivie jusqu'en 1995.

1980-1995

C'est la fin de la croissance économique : les restructurations industrielles touchent des entreprises importantes, anciennes (réparation navale) ou récentes (Renault), le trafic du port diminue en raison de la chute des flux pétroliers. Le chômage augmente.

Le port poursuit ses investissements, avec des infrastructures destinées à l'accueil des navires porte-conteneurs, mais il se tourne vers ses partenaires locaux. Les alliances entre acteurs locaux se renforcent donc, car il faut unir ses forces face à la crise : création de « Port Alliance », puis du « Havre-Promotion » en 1986 regroupant la Municipalité, la Chambre de Commerce, l'Union Patronale. L'objectif est de renforcer la capacité d'attraction de l'agglomération pour attirer de nouvelles implantations industrielles, puis tertiaires autour de la logistique. La fin du statut national des dockers, qui mobilise le Port, entre dans cet objectif.

Pendant cette période, l'ensemble des acteurs obtient enfin la création de l'Université en 1984, tandis que la Chambre de Commerce, soutenue par le Port, mène à bien la construction du Pont de Normandie. Une réflexion urbanistique sur le développement urbain, initiée par la Municipalité, entraîne une nouvelle articulation des espaces d'interface entre domaine portuaire et domaine urbain.

Dans ce contexte de crise, des recompositions entre acteurs voient le jour, l'initiative locale se renforce, mais une grande méfiance domine dans les relations entre la Municipalité communiste et le milieu des entreprises d'une part, les autres collectivités locales dominées par la « droite » d'autre part (Région et Département). En 1995, la conquête du pouvoir municipal par la « droite » met un terme à cette période.

CONCLUSION

De cet aperçu de l'évolution des relations entre acteurs, on peut retenir les conclusions suivantes. Une grande période se dégage pendant laquelle le port, la ville et le négoce marchent à l'unisson, une forte identité territoriale se dégage de ces acteurs, et un véritable développement local se produit, c'est celle de 1830 à 1914. C'est l'identité *Porte Océane* qui est créée.

Puis, on peut dégager une tendance générale : la ville s'implique moins dans la vie du port, le port se sépare de plus en plus du négoce local ; le négoce local se replie de plus en plus sur la Chambre de Commerce. L'identité culturelle territoriale s'affaiblit, se diversifie et a de plus en plus de mal à servir de moteur à des projets partenariaux ; chaque acteur s'est cantonné progressivement sur son propre territoire. La forte présence, directe ou indirecte, de l'Etat et des grandes sociétés dont le centre de gravité est en dehors du Havre, a gêné le regroupement des acteurs urbains autour de l'identité locale, dans une perspective de développement local. Mais est-ce là une particularité havraise ?

BIBLIOGRAPHIE

Outre l'ouvrage mentionné en note introductive nous nous permettons de renvoyer aux travaux de F. Gay sur le thème abordé ici, en particulier « Urban Decision-Makers and the Development of an Industrial Port : the Example of Le Havre », in B. S. Hoyle et D. A. Pinder, eds., *Cityport Industrialization and Regional Development. Spatial Analysis and Planning Strategies*, Pergamon Press, p. 201-222 ; ainsi que « Villes portuaires et l'organisation de l'espace régional : le cas de la Basse-Seine », numéro spécial du *Bulletin de l'Association des Géographes français*, mai-juillet 1982, p. 170-176. Sur la géographie sociale havraise voir aussi les travaux de F. Gay, A. Nicollet et J.-Ph. Damais, dans les *Cahiers de Sociologie Economique*, dont A. Nicollet fait l'historique dans son récent article « la longue marche de la sociologie économique à l'Institut havrais de sociologie », *Cahiers de Sociologie Economique et Culturelle-Ethnopsychologie*, n° 26, décembre 1996, p. 107 à 113. Les ouvrages de Jean Legoy restent essentiels pour l'histoire sociale, notamment *Histoire du Peuple havrais. Du Négoce à l'industrie 1800-1914. Tome 2 : le cadre de vie ; tome 3 : la vie politique et sociale*, Saint-Etienne-du-Rouvray : EDIP, 1982 et 1984. Voir aussi John Barzman, « Port Labor Relations in Transition 1928-1947 », *International Journal of Maritime History*, vol. 9, n° 2, décembre 1997 (à paraître), et *Dockers, Métallos, Ménagères. Les mouvements sociaux au Havre 1912-1923*, Rouen, Presses de l'Université Rouen-Le Havre, à paraître prochainement. Et plus généralement, André Corvisier avec Jean-Pierre Chaline, Nadine-Josette Chaline, H. Dubois, François Gay, Philippe Manneville, Jean Meyer et Jean Vidalenc, *Histoire du Havre et de l'Estuaire de la Seine*, Toulouse : Privat, 1987, et André Vigarié, *Les Grands ports de commerce de la Seine au Rhin : leur évolution devant l'industrialisation de l'arrière-pays*, Paris : SABRI, 1964.