Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles

L'exemple des marins des Classes de Marennes en Saintonge

Thierry Sauzeau

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/tc/1393>

DOI : 10.4000/tc.1393

ISSN : 1952-420X

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2005

ISSN : 0248-6016

Référence électronique

Thierry Sauzeau, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles », *Techniques & Culture* [En ligne], 45 | 2005, mis en ligne le 22 mai 2008, consulté le 29 septembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/tc/1393> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tc.1393>

Ce document a été généré automatiquement le 29 septembre 2022.

Tous droits réservés

Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles

L'exemple des marins des Classes de Marennes en Saintonge

Thierry Sauzeau

- ¹ L'univers professionnel d'Ancien Régime était polarisé par deux « modèles » de formation. Organisées avec des statuts écrits, des maîtres, leurs compagnons et leurs apprentis, les corporations gardaient comme un trésor l'accès à une qualification, facteur d'intégration aux métiers jurés. Cependant, pour l'immense majorité des Français, la maîtrise d'une profession —parfois celle du père— n'était due qu'à la ténacité, la volonté et la chance, en dehors de toute organisation réglée. Dans le premier cas, notre connaissance des circuits d'apprentissage peut s'appuyer sur des sources écrites. Dans le second cas, les archives font défaut et le contrat d'apprentissage passé devant notaire constitue la seule trace tangible de l'existence d'une filière de formation. À l'exception de certaines communautés de pêcheurs ou de pilotes, c'est dans ce contexte qu'évoluaient les gens de mer d'Ancien Régime. Pour eux, l'oralité, la réputation, la fidélité à un maître ou à un capitaine constituaient autant de passeports pour l'intégration au métier. En l'absence de règles écrites « internes », la lente ascension des apprentis vers la maîtrise d'un « métier » du bord aurait échappé à l'historien sans l'intervention de la monarchie administrative, soucieuse de contrôler ce secteur stratégique. Dans le domaine maritime, Louis XIV a posé les bases d'une administration moderne, aux ordres du secrétariat d'État à la Marine, détenu par Colbert (Captier 1907). Une hiérarchie de commissaires, ancêtres des fonctionnaires, exerçaient le pouvoir sur les gens de mer. Pour le centre-ouest atlantique, l'intendant, à Rochefort, était obéi dans chacun des Quartiers maritimes par un commissaire des Classes (De Martel 1982). Ces hommes du Roi ont assis leur autorité sur une connaissance individuelle des gens de mer afin de les contraindre au service. La tenue de registres-matricules était un pilier de l'exercice de cette autorité. Destinées à connaître l'identité, les activités et l'évolution des carrières des marins, les matricules du système des classes puis de l'inscription maritime¹ ont été régulièrement tenues, des années 1720 au début du XX^e siècle. Les collections permettent le suivi de cohortes de

gens de mer, à l'exemple des inscrits entre 1760 et 1820, dans le quartier de Marennes. Dans ce petit pays d'environ 20 000 habitants, moins de 5 % des riverains de l'estuaire de la Seudre étaient gens de mer. La consultation de 3 363 fiches informatisées a permis la mise en évidence de la grande diversité des carrières et des filières. Marc Perrichet (1959) rappelle :

« Les registres matricules répartissaient les Gens de mer suivant l'échelle des grades et la diversité des spécialités en usage dans la Marine Royale; classification assez artificielle, confrontée avec les nécessités quotidiennes des opérations de commerce. »

- 2 Aussi doit-on s'éloigner d'un tel tableau d'avancement « militaire », valable au service, dans le cadre du système des classes. La méthode d'investigation peut s'appuyer sur l'enregistrement des embarquements au long cours ou à la pêche, en ne retenant que les qualifications obtenues au commerce. Cette reconstitution des carrières « civiles » permet de s'interroger sur les facteurs de la formation maritime au temps de la marine en bois. Le poids des origines (sociales, familiales et géographiques) offre une première approche sous le double aspect d'un déterminisme maritime et social. C'est ensuite par l'inégale valeur des filières d'apprentissage que l'on peut poursuivre l'investigation avant de proposer une lecture des facteurs discriminants de la formation².
- 3 Zone littorale rurale, le quartier de Marennes est centré sur l'estuaire de la Seudre, connu dès le Moyen Âge comme le pôle de production du sel « *de Brouage* ». Jusque dans les années 1820, outre la pêche côtière des poissons frais et des coquillages, le bassin d'emploi maritime était limité au transport du sel, des matériaux (bois, chaux) et des denrées (blé, vin), assuré par moins de 50 petites entreprises de cabotage. La proximité de l'estuaire de la Gironde faisait de la Seudre un littoral polarisé par Bordeaux, premier port du long cours au XVIII^e siècle. L'appel de main-d'œuvre était à la mesure des besoins en hommes, huit fois supérieurs à l'ensemble La Rochelle et Rochefort-commerce. Enfin, la proximité de Rochefort-Marine faisait peser sur les 600 à 800 marins classés, de fortes contraintes. Entre choix, obligation et culture, il faut donc tenter d'évaluer comment on devenait marin dans une zone rurale entre les milieux des XVIII^e et XIX^e siècles.
- 4 Au premier rang des facteurs, prenait place un évident déterminisme maritime (Zerathe 2000). Le recrutement était presque strictement local (voir cartes 1 et 2), eu égard à l'insuffisance du marché du travail de l'estuaire : cabotage, petite pêche, élevage des huîtres de pêche, après 1830. Seulement 6 % de mousses, qui débutaient officiellement vers 14 ans, et 13 % des novices, venus au métier après 16 ans, étaient nés hors du quartier. Géographiquement, l'appel de main-d'œuvre se limitait à un modeste arrière-pays borné par la Gironde au sud et la Charente au nord. À l'intérieur du quartier, Marennes-Bourcefranc rive nord et La Tremblade rive sud bornaient l'embouchure de l'estuaire. Ces deux paroisses fournissaient 50 % des recrues. Les villages de la rive sud, coincés entre Seudre et Gironde, présentaient un estran relativement étroit, totalement recréé par les sauniers, peu sujet à la « déprise » salicole des années 1780-1820 : 30 % des gens de mer du Quartier venaient de ces « Isles d'Arvert ». Le fond de l'estuaire, avec ses chenaux et quais de rupture de charges des blés, sels, vins, chaux ou coquillages expédiés dans l'intérieur ou vers le large donnait 20 % des inscrits. Enfin, de rares recrues venaient de la rive nord, large zone salicole en crise, aux villages éloignés de l'estran. De manière assez caricaturale, la densité des activités maritimes conditionnait celle des gens de mer saintongeais.

- 5 Ce déterminisme géographique se doublait d'un versant social et familial. La navigation prenait le double aspect d'un métier choisi mais aussi subi. L'examen des origines sociales à l'entrée dans les deux filières d'apprentissage illustre cette idée (fig. 1). Les fils de marins représentaient ainsi 40 % des mousques contre moins de 25 % des novices. La filière « longue », où il fallait entrer vers 14 ans attirait de rares recrues issues de la bourgeoisie « terrienne », mais 1 mousse sur 10 était fils de capitaine ou d'officier du commerce. En revanche, on rencontrait plus de 50 % de terriens du littoral chez les novices contre seulement 30 % chez les mousques. Cette situation donnait aux fils de marins une prime à la précocité tandis que les fils de terriens avaient pour eux le poids du nombre, dans un métier qu'ils abordaient plus tardivement. Quelles familles envoyaient leurs enfants naviguer ? L'enquête menée sur 174 feux, reconstitués par dépouillement des registres paroissiaux, donne des clés pour comprendre ces mécanismes. Premier indicateur, le ratio garçons/filles des familles ayant envoyé un fils à la navigation, fixé à 59 %, donne l'image de fratries plutôt masculines. C'est bien parce que Pierre Camus, laboureur à Saujon disposait d'une forte descendance masculine (5 garçons sur 7 enfants) qu'une stratégie maritime devenait envisageable pour 3 mâles de la famille au milieu des années 1770. La carrière maritime était cependant un risque différemment appréhendé suivant les milieux. On l'abordait avec confiance dans les familles « maritimes » où 64 % des fils de capitaines et 68 % des garçons dans les milieux populaires devenaient marins. On manifestait davantage de défiance chez les terriens : la bourgeoisie ne destinait que 45 % de ses fils à la navigation et les milieux populaires (sauniers, paysans, artisans) 48 %. L'examen du rang de naissance (fig. 2) apporte d'autres éléments de réponse. Chez le matelot Pierre Chaperon, Pierre, l'aîné, et ses deux frères puînés, Pierre (II) et Pierre Samuel étaient inscrits maritimes tandis que les garçons suivants Jacques Daniel, Isaac et Elie ne naviguaient pas. Dans les familles maritimes, on envoyait les aînés naviguer le plus tôt possible, comme mousques : la réputation était un capital qu'il ne fallait pas laisser échapper. En revanche, chez Pierre Camus, l'aîné, Thomas, restait sans doute pour aider son père ; le suivant, Pierre, s'inscrivait comme marin en 1778 et servait d'exemple aux deux derniers, Jacques et Thomas (II). Pour les acteurs de l'économie rurale, c'étaient les cadets qui intégraient, le plus tard possible, la navigation : on les retrouvait en masse parmi les novices. Ici, on demandait à la mer d'absorber les « bras » dont on ne savait que faire dans les campagnes ou sur les marais.
- 6 La piste du « moule » familial paraît finalement pertinente pour l'étude de l'apprentissage maritime aux XVIII^e et XIX^e siècles. Dans le quartier de Marennes, le recrutement était endogène, la rareté des migrants s'expliquant par le caractère rural de l'estuaire. Le monde des apprentis était socialement ouvert puisque les fils de terriens (55 %) étaient un peu plus nombreux que ceux des marins (45 %). Cela n'excluait pas un certain cloisonnement dans les représentations des métiers maritimes : « carrière » chez les marins ; « gagne pain, par défaut » chez les terriens ; faible attrait pour les bourgeois. Le terreau familial cédait rapidement la place aux dures règles d'un métier à part.
- 7 L'inégale valeur des filières d'apprentissage pesait sur le devenir des jeunes. À Marennes, on distinguait un large éventail de voies d'apprentissage « maritime ». Les trois circuits dominants débouchaient sur la formation de la « main-d'œuvre » maritime. C'étaient 45 % des jeunes qui empruntaient la filière longue où ils passaient de l'état de mousse à celui de novice. Cette catégorie d'apprentis confirmés était une

création du ministre Maurepas, en 1745, adoptée par les armateurs du commerce. Pour 30 % des jeunes, la filière courte était accessible avec un noviciat ouvert aux débutants âgés, par décision du ministre Berryer, après 1759. En marge, il fallait compter avec 15 % de matelots, « sans papiers » de l'économie souterraine, régularisés par passage au service. Enfin, 10 % des jeunes intégraient les filières d'excellence pour matelots spécialisés (charpentiers, tonneliers) ou élèves des états majors.

- 8 Quelles étaient les chances de réussite suivant la voie empruntée ? On a vu que l'apprentissage comme mousse représentait une « valeur sûre » dans les milieux maritimes. Il alliait précocité et expérience, un facteur de promotion rapide, quel que fût le contexte. Sous l'Ancien Régime, les contraintes d'un marché du travail axé sur le long cours (2/3 des embarquements) retardaient l'inscription à 15 ans passés et ménageaient des temps de repos à terre (50 % du temps). Avec 4 années d'ancienneté, les mousses devenaient pour la plupart novices et moins du tiers d'entre eux quittaient le navire durant ce temps d'initiation (par abandon ou renonciation surtout). Avec la rupture révolutionnaire, l'initiation changeait de visage. Le recentrage sur les barques du Quartier entraînait un rajeunissement des recrues (12 ans) et l'allongement de l'apprentissage (9 ans) qui débouchait de manière croissante sur le statut de matelot. L'étrouement du marché était responsable d'une sélection plus drastique : seuls 50 % des mousses poursuivaient après leur apprentissage. L'avantage des fils de marins ne se démentait pas : ils anticipaient d'une année leur apprentissage et sortaient des mousses un an plus tôt que la moyenne (vers 19 ans avant 1789, vers 21 ans après). La suite logique de cet apprentissage était le noviciat. Quasi obligatoire sous l'Ancien Régime, il s'effectuait à bord des long-courriers dont les dangers étaient responsables de la perte du tiers des recrues (une proportion réduite à 20 % chez les fils de gens de mer). Peu couru après 1789, il restait le point de passage obligé pour les rares Saintongeais qui persistaient à se « vendre » à Bordeaux, sur un marché devenu étroit et peu gratifiant.
- 9 La filière longue parvenait finalement à dégager une main-d'œuvre qualifiée, en deux temps : elle dégoûtait les mousses les moins amarinés et était fatale à bien des novices, en raison du rythme imposé. À chacune des deux étapes, les fils de gens de mer affichaient de meilleurs résultats : non seulement ils résistaient mieux, mais encore ils conservaient globalement « un an d'avance » sur leurs collègues venus de familles terriennes. À bien des égards, les fils de terriens engagés chez les mousses présentaient des traits communs avec ceux qui étaient entrés plus tard dans le métier, comme novices. La filière courte offrait une chance de s'intégrer au monde maritime. Quelle était la valeur de cet apprentissage tardif et rapide ? L'inconvénient d'être retardataire se payait en termes d'expérience, et de risques aussi. Comme leurs collègues issus des mousses, mais avec 4 ans d'ancienneté en moins, les novices débutants gagnaient le bord vers 20 ans. Ils cherchaient à combler leur déficit d'expérience par une « frénésie » de navigation, ne passant que quelques journées à terre entre chaque enrôlement au sein d'un équipage. Cette formation « accélérée » était finalement limitée à la constitution d'équipages de réserve pour la Marine et de groupes de « hâles boulines » du commerce. Cette forme de noviciat exposait ses recrues, peu amarinées, à de véritables « cadences infernales » que les hommes payaient chèrement : 50 % de pertes, victimes de maladies et de noyades surtout. Après la Révolution, ce modèle s'éteignit pratiquement en Seudre. D'une part, le grand commerce n'avait plus besoin de bras supplémentaires issus des littoraux ruraux ; d'autre part, la Marine, sous le

double coup de la démobilisation et de la modernisation, boudait des recrues si peu qualifiées.

- 10 La filière courte se distinguait par son caractère extrêmement sélectif (noyades, maladies, accidents) lié au télescopage de l'inexpérience et d'un rythme d'activité élevé, exclusivement au long cours. Imaginé par le *pouvoir* comme un sas d'intégration pour les ruraux du littoral et de l'intérieur, le noviciat éliminait un candidat sur deux et débouchait sur des plans de carrière fermés : 85 % des promus devenaient matelots « sans spécialité ». Destiné à « engraisser » les Classes de la Marine, le noviciat formait surtout les bras peu qualifiés du commerce. Dans de telles conditions, la désertion aux Îles offrait une planche de salut appréciable et couramment utilisée.
- 11 À côté de ces deux filières généralistes, des circuits plus spécifiques formaient les cadres techniques et commerciaux du bord. Les métiers flottés restaient le fait de fortes traditions familiales. Ils offraient un apprentissage préservé des rigueurs du service et d'appréciables débouchés. On retrouvait chez les apprentis 4 % des inscrits, tous du pays, 50 % fils de marins, 20 % d'artisans. L'« école » s'appuyait sur le réseau des chantiers de Seudre qui ouvraient 80 % de places au charpentage et 10 % à la tonnellerie, le reste allant aux métiers mineurs de cordier, poulieur et voilier. Entrés vers 18-20 ans, après un passage aux mousses ou aux novices parfois, les apprentis passaient contrat pour deux années, devant notaire. Au terme de cette formation assurée à terre, on était matelot spécialisé, paré à embarquer avec un supplément de salaire et d'autres avantages (port permis, part). Les pilotins composaient 6 % des recrues du quartier et représentaient la pépinière locale pour les officiers du long cours sous l'Ancien Régime. La filière était bourgeoise (65 %). Un profil « citadin » de terriens débutants, au seuil de la vingtaine, se rencontrait à Marennnes. Dans les Isles d'Arvert, les pilotins étaient riches d'une expérience de mousse ou de novice avant de s'enrôler au sein des états-majors du commerce. Entrés vers 17 ou 18 ans, ces jeunes totalisaient 4 à 5 années d'ancienneté, dont 2 ou 3 passées à naviguer exclusivement au long cours. Les postes de 3ème, second ou premier lieutenant leur offraient ensuite un tremplin vers l'examen de réception de capitaine que réussissaient un tiers d'entre eux. Les Marennais développaient le profil original des carrières d'officiers chargés des négociations commerciales, bien connues dans les villes portuaires. Ces deux filières étaient comparables au sens où la sélection s'effectuait en amont, d'où la bonne tenue des effectifs durant l'apprentissage. Elles différaient par leur capacité d'adaptation face aux événements révolutionnaires. Tandis que les pilotins disparaissaient pratiquement des Classes de Marennnes, l'apprentissage de la filière nautique connaissait un nouvel essor, consécutif au « boom » des petites navigations.
- 12 La régularisation des sans-papiers, environ 15 % des classes 1760-1820, obéissait elle aussi à la conjoncture. Qui étaient ces hommes, inscrits maritimes à l'âge où la plupart des gens de mer totalisaient déjà 10 années d'ancienneté ? Les hommes de l'estran, sauniers et éleveurs d'huîtres, en fournissaient un premier contingent. Le long de la Seudre, villageois des deux rives, ils naviguaient pour traverser le fleuve et se rendre dans leurs marais (l'été) convertis en claires (l'hiver). Levés en masse en 1793, fuyards devant la conscription napoléonienne (1806-1809) ou encore intégrés pour des raisons fiscales dans les années 1830, ils ont grossi les classes de manière conjoncturelle. Ce même phénomène de régularisation administrative affectait les pêcheurs de l'estran vaseux, poseurs d'engins (bourgues, sennes...) au fond de l'estuaire ou « courtineurs » à l'embouchure. L'ensemble de ces marins furent finalement enregistrés au terme des

guerres, « levés d'autorité » durant la guerre d'Amérique ou « réquisitionnaires » des temps révolutionnaires. Cette forme d'apprentissage souterrain marque les limites de la méthode, ce qui échappe à l'administration nous restant inconnu. Les résultats d'une telle filière sont pourtant loin d'être négligeables. Au début du XIX^e siècle, devant l'afflux de ces hommes mûrs et expérimentés, la Marine allait reconnaître l'existence de « patrons autorisés », pêcheurs côtiers montant des barques de faible tonnage. Faisant preuve d'une belle souplesse, et profitant du chaos post-révolutionnaire, l'État était parvenu à capter à son profit —fiscal plus que militaire— une filière de formation restée en marge de ses préoccupations —et de son pouvoir— durant tout le XVIII^e siècle.

- 13 Dans le quartier de Marennes, c'est donc un éventail de filières qui s'offre à notre regard, par l'examen attentif des registres matricules des Classes de la Marine. Diversifiée sous l'ancien régime, l'offre de formation débouchait sur les qualifications de matelots, spécialisés ou non, mais aussi d'officiers marinières ou majors jusqu'aux capitaines du long cours, sans oublier les maîtres, pilotes ou simples patrons de barques. Cet éventail était plus resserré au début du XIX^e siècle, les métiers du long cours étaient en nette régression. La contraction de l'embauche bordelaise croisait une forte croissance de l'économie côtière (pêche, élevage et commercialisation des huîtres) facteur de simplification du circuit. La plupart des marins débutaient aux mousses avant de passer matelots puis patrons de barque. La constante restait la facilité avec laquelle les fils de marins évoluaient dans les carrières tandis que les terriens accumulaient les retards.
- 14 Cette constante appelle en dernier lieu à se pencher sur les facteurs de sélection de la formation maritime. Si les facteurs géographiques, sociaux et familiaux tracent les contours d'une discrimination professionnelle opposée à l'intégration des éléments terriens, quels pouvaient en être les ressorts les plus concrets, au sein des équipages ?
- 15 Devançant ou suivant l'inscription, sans grande valeur pour les employeurs, c'est l'intégration qui était le moteur de la réussite professionnelle. Cela apparaît très clairement sur les rôles d'équipage, à la lumière des changements intervenus entre l'armement et le désarmement d'un navire. Pourquoi certains quittaient-ils le bord plus ou moins volontairement, débarqués de « gré à gré » ou déserteurs ? La réponse à cette question passe par la mise en évidence de « réseaux d'embauche » (fig. 3). Pratique venue d'un XVI^e siècle où le Quartier armait directement à la morue ou au long cours, le réseau de la fin du XVIII^e siècle prenait la forme d'une pyramide. Au sommet de cet échec de solidarité familiale teinté de dépendance économique, on trouvait les armateurs des villes portuaires. Aux Garesché, Suidre, Bourguine ou Ranson et autres capitalistes rochelais, répondaient les Conte, les Dubois, les Tabois ou les Sorbet à Bordeaux. En Seudre, les membres de ces familles, ou leurs obligés, entretenaient la tradition maritime en devenant capitaines. Par voie de conséquence, dans la masse des navires qui accueillaient des marins de la Seudre, 50 % suffisaient à donner du travail à 80 % des inscrits. C'était la marque de comportements solidaires, supportés par les relations de voisinage et la tradition car 55 % des hommes concernés étaient fils de gens de mer. Un gradient de situations peut être mis en évidence. Ainsi, 5 % des navires, commandés par des capitaines originaires de Seudre, offraient 15 % des enrôlements aux marins du pays. Fidèles à un capitaine « horsain », 30 % des hommes s'embarquaient sur 15 % des navires tandis que 40 % des marins trouvaient l'embauche, par petits groupes de 2 ou 3, à bord de 30 % de la flotte de commerce. En creux, se dessinait un autre profil : 20 % des hommes étaient contraints de vivre l'embarquement

comme un acte individuel, isolés et dispersés sur 50 % des navires. Mal intégrés, ils étaient à 55 % fils de terriens et à 45 % formés à la filière courte. Après 1793, on enregistrait cependant une nouvelle donne en raison d'une déprise bourgeoise liée à la rupture de la filière des pilotins, à l'extinction du vivier de capitaines et à la dissolution des liens avec les armateurs des villes. En compensation, les Classes du Quartier vivaient le triomphe de l'économie côtière des « petits patrons ». L'intégration était finalement facilitée par les rapports de voisinage et les solidarités économiques locales (sel, pêche, artisanat du bois). Au total, la force des solidarités économiques, familiales ou même confessionnelles (protestantisme saintongeais) était à l'œuvre au temps de l'économie atlantique. Ce modèle a ensuite connu un recentrage au XIX^e siècle.

- 16 Au-delà des chiffres, c'est l'existence d'une véritable culture d'entreprise, facteur essentiel de promotion, qui peut être mise en évidence. L'existence des réseaux d'embauche renforçait le caractère déterministe de la formation maritime. Cependant, le métier offrait aussi une reconnaissance à la force et à l'endurance physique, à l'expérience professionnelle et à la « réputation ». À côté de l'atout de la « naissance », quelle part le métier faisait-il au « mérite » ? Deux études de cas peuvent aider à le comprendre. François Renaudin, fils d'un matelot du Gua, avait 14 ans lorsqu'il fut embarqué comme mousse sur le « Saint Nicolas » avec Surreau, maître au cabotage de son village. Profitant d'un second voyage sur cette barque, il se rendit à La Rochelle en septembre 1767, muni d'un permis sur lequel il était déjà classé matelot (16 ans). Enrôlé comme novice à trois reprises (1767, 1768 et 1770), il fut finalement engagé comme matelot à 30 lt./mois par le Capitaine Viard, sur « L'Éole » de Bordeaux, le 15 mai 1771. Matelot du commerce à 20 ans, fils et frère de matelots, il contractait bientôt un nouvel enrôlement sur « Le Hazard » en décembre 1772, avant d'effectuer trois rotations vers les Isles sur « Le Volage ». Au cours du deuxième voyage sur ce navire, le Capitaine le porta aux officiers marins, en tant que patron de chaloupe à 36lt. : il avait alors 27 ans. Que retenir de cet exemple, si ce n'est un plan de carrière méthodiquement suivi ? On a ici l'image d'un parcours exemplaire de la filière longue. L'initiation était d'abord assurée par un maître au cabotage du village. Le noviciat était ensuite effectué à La Rochelle avant de passer matelot puis maître, à Bordeaux, à la faveur d'enrôlements fréquents pour des liaisons en droiture, vers les Isles. C'est l'accès à de telles entreprises, opérant en mono-activité, qui offrait une forme de stabilité et une fidélité qui permettaient de renégocier les embauches à la hausse.
- 17 Les difficultés rencontrées par les apprentis de la filière courte illustrent, a contrario, un monde du risque et de la précarité. Pierre Girard, fils d'un vigneron de Mornac devenait, à 21 ans, novice à 20 lt./m. sur « la Guadeloupéenne » du Capitaine Boyer de Bordeaux. Ses trois voyages suivants se firent sur « le Grand Alexandre » du Capitaine Gaussicot. Cette fidélité fut payante à moyen terme. Classé Matelot du Roi sur son permis du 20 février 1771, il fut à nouveau novice sur le rôle d'équipage du marchand mais parvint à intégrer les rangs des matelots (à 24lt, basse paie) lors de son troisième voyage sur ce navire : une liaison caboteuse vers Marseille. L'entreprise sur laquelle il avait fondé ses espoirs ne devait malheureusement pas se poursuivre. À 24 ans, il partait « à Miquelon » sur le morutier « l'Été » avec Desroches de Bordeaux. Après deux rotations vers les Isles en 1773 et 1774, il était Matelot à 30 lt. lorsqu'il sollicita ce qui devait être son dernier permis pour Bordeaux. Le 2 mai 1775, il embarquait sur le négrier « la Nancy » du Capitaine Bigret (armement Bonaffé), et décéda le 12 juin 1776 « à la coste de Guinée », des suites d'une fièvre fatale. Promus tardivement et seulement titulaires d'une formation « légère », les novices connaissaient d'immanquables

problèmes d'intégration. Partant, ils vivaient une certaine irrégularité de l'activité (long cours, traite, grande pêche, grand cabotage) et devaient faire preuve de remarquables facultés d'adaptation. En outre, la diversité des techniques et des risques à maîtriser interdisait toute spécialisation, creusait les retards et, au minimum, fermait les portes de la maistrance, quand elle n'était pas fatale au plus infortunés.

- 18 Sur la base d'un déterminisme géographique, social et culturel, les gens de mer étaient amenés à faire des choix professionnels déterminants. Une voie consistait à se faire admettre sur les bons bateaux (en droiture vers les Isles) et à multiplier les contrats avec le même capitaine ou maître d'équipage : c'était un gage de promotion, plus facilement accessible aux fils de gens de mer, précédés de la réputation de leurs parents. Les autres devaient faire leurs preuves, prendre des risques pour éviter de rester à terre (enchaîner droiture, morue, cabotage, traite), mais leurs perspectives de carrière étaient bien plus limitées. Ces mêmes règles ont persisté au XIX^e siècle, autour des maîtres et patrons de barques. Les risques étaient évidemment moins grands, sanctionnant d'un retour à la terre, après abandon, les moins bien intégrés. La sélection n'en était pas moins forte, du fait de l'étroitesse du marché. Les perspectives de promotion n'avaient plus grand-chose à voir avec les réseaux d'Ancien Régime : la maîtrise d'un capital, la barque, ouvrait aux plus entreprenants le statut de patron autorisé.
- 19 Aux XVIII^e et XIX^e siècles, un matelot sur deux n'était pas fils de gens de mer. C'était la preuve du pouvoir d'attraction d'un des rares métiers salariés de l'époque. Il fallait aussi compter avec les privilèges : l'embarquement obligatoire d'un mousse pour 10, d'un novice pour 5 hommes d'équipage et l'obligation de service compensée par le secours des Invalides (hôpital, demi-solde). Enfin, rappelons que l'ensemble de la navigation évoluait dans le cadre d'entreprises non réglées, cette faiblesse des barrières étant un autre facteur d'attraction. L'intégration semblait alors possible et était facilitée par les règlements successifs : mousse (Ordonnance de 1681) puis novice (Maurepas 1745) ou novice-débutant (Berryer 1759). Deux filières de formation s'étaient progressivement mises en place pour accueillir l'enfant, l'adolescent et même l'adulte désireux d'embrasser une profession maritime.
- 20 En dépit de ces facteurs, c'est le poids de règles non écrites, mais très dures, qui apparaît à l'examen des résultats de la formation maritime. Tout commençait par le fort déterminisme de la naissance, qu'illustrait l'existence d'un recrutement local. Les familles de gens de mer envoyaient leurs fils aînés naviguer comme jeunes mousses, quand sauniers, paysans et migrants étaient souvent les fils puînés attirés « sur le tard » (novices et matelots de l'économie souterraine).
- 21 Ce fort déterminisme pouvait parfois être tempéré par le mérite. Les novices des deux origines avaient bien accès aux mêmes emplois après être passés par le « filtre » des réseaux d'embauche. Le soin apporté à la « réputation », mélange de fidélité, de stratégie (choix des enrôlements en droiture) et de chance n'était pourtant pas toujours de nature à éviter les déconvenues et les drames. Dans ce système de formation empirique, le retard des fils de terriens n'était jamais compensé, en dépit d'une intense activité et d'une prise de risques supérieure à celle de leurs collègues. La qualité de matelot était souvent le terme de la carrière des fils de terriens, alors que l'ouverture vers les postes de la maistrance était courante chez les fils de marins. Des facteurs identiques étaient à l'œuvre chez les fils de la bourgeoisie, où seuls les enfants de

capitaines étaient assurés de commander un navire —d'obtenir la confiance de l'armateur—, une fois titulaires de l'examen de réception à l'Amirauté.

- 22 L'étude des filières de formation des gens de mer à partir des registres de l'Inscription Maritime débouche donc sur plusieurs constats. La méthode paraît bien de nature à démontrer la palette des mécanismes à l'œuvre dans la société des XVIII^e et XIX^e siècles. L'image qui en résulte vient nuancer bien des certitudes, en établissant l'apprentissage des métiers de la mer entre déterminisme et mérite, au confluent de l'intégration et de l'exclusion.

BIBLIOGRAPHIE

Captier, Jacques

1907. Étude historique et économique sur l'inscription maritime. Thèse de droit. Paris.

De Martel, Marie-Thérèse

1982. *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance de Rochefort (1691-1697)*. Vincennes : Édition du Service Historique de la Marine.

Perrichet, Marc

« Contribution à l'histoire du XVIII^e siècle : l'administration des classes et ses archives dans les ports bretons », *Revue d'Histoire Economique et Sociale* 37.

Sauzeau, Thierry

2005. *Les Marins de la Seudre. Du sel charentais au sucre antillais (XVIII^e-XIX^e siècles)*. La Crèche : Geste Éditions (« Pays d'histoire »).

Zerathe, Philippe

Les gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII^e-fin XVIII^e siècles), métiers, statut et identité. Thèse de doctorat d'histoire. Paris I.

NOTES

1. Dénomination issue de la loi du 3 brumaire an IV (24 octobre 1795).

2. Cet article reprend une partie des conclusions de notre thèse, soutenue en décembre 2002 et parue en 2005.

RÉSUMÉS

L'état ou la littérature ont longtemps fait de la mer le domaine des seules familles maritimes. L'étude des archives souligne la large ouverture du métier vers le monde paysan. La mer était pourtant un élément suffisamment dangereux pour qu'une famille renonce à y envoyer un garçon. Aussi fallait-il que les garçons représentent les 2/3 de la descendance pour forcer la décision. Les familles maritimes n'hésitaient pas à confier au grand commerce leur fils aîné dès qu'il avait atteint l'âge d'être mousse. Du côté des familles terriennes, la méfiance à l'égard d'un métier mal connu repoussait l'entrée des jeunes, au rang des cadets et à l'âge avancé de 16 ans et plus, aux novices. À l'inverse de la stratégie plus « carriériste » des familles de capitaine ou de bourgeois, dans les milieux populaires, naviguer était d'abord un moyen d'aider la famille, grâce à la mer. Le succès ou l'échec dépendait donc autant des origines familiales que des solidarités nouées à bord.

The seapeople apprenticeship channels in the XVIIIth-XIXth centuries. The example of the sailors of the « classes de Marenne » in Saintonge.

For a long time, the sea has been considered by the State or in the Literature as a reserved domain for maritime families. The study of records underlines that the sea profession was also greatly turned towards rural world. Though, sea was quite dangerous and families could hesitate to send a son on board. Therefore, boys had to represent at least 2/3 of the descendants to make them take the decision. Maritime families entrusted their eldest son to great commerce without any hesitation as soon as he was old enough to be a ship boy. Landsmen families were distrusting a profession they did not know well, and young people were joining the profession later, at the age of sixteen for the juniors and more for the apprentices. The middle-class or captain families had a « careerist » strategy while for the working class, sailing and sea were first a mean to help the family. So success or failure was depending as much on familial origin as solidarities on board.

Las trayectorias de aprendizaje de las gentes de mar en los siglos XVIII-XIX. El ejemplo de los marineros de « Clases de Marennes » en Saintonge.

Por un largo periodo de tiempo, el estado y la literatura han hecho de la mar un dominio caracterizado sólo por familias marineras. El estudio de los archivos subraya la amplia apertura del oficio hacia el mundo campesino. Sin embargo el mar era un elemento lo bastante peligroso como para que una familia renunciara a enviar allí a uno de sus hijos varones. Así era necesario que tales hijos varones conformaran al menos 2/3 de la descendencia para forzar una decisión al respecto. Las familias marineras no dudaban en encauzar hacia el « gran comercio » a su hijo primogénito una vez que este había alcanzado la edad para ser admitido como grumete. Del lado de las familias rurales, la desconfianza que se tenía hacia un oficio mal conocido hacía que el reclutamiento de los jóvenes como grumetes se limitara a los hijos segundones, y se retrasara a la edad de 16 años. Contrariamente a la estrategia más « arribista » de las familias de capitanes o de la burguesía, en los medios populares navegar era antes que nada una manera de ayudar a la familia —en el mar. El triunfo o el fracaso dependía entonces tanto de los orígenes familiares como de las solidaridades que nacían a bordo.

INDEX

Mots-clés : apprentissage, marin, mer, mousse, paysan

Keywords : apprenticeship, peasants, sailors, ship's boys

AUTEUR

THIERRY SAUZEAU

Maître de Conférences d'histoire moderne, GERHICO-Université de Poitiers.