

HISTOIRE DU DROIT SOCIAL DE LA MARINE

Marie-Laure GOEBBELS*

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

Marie-Laure Goebbels (2010): "Histoire du droit social de la marine", en *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, n.ºs 1-2 (diciembre 2010/enero 2011), pp. 12-28. En línea puede verse el texto al completo en: www.eumed.net/rev/historia/01/mlg.htm.

RESUME : Étude sur l'histoire sociale du droit des gens de mer et son évolution en France depuis le XVII^{ème} au XIX^{ème}. Le Droit du travail et Droit social de la mer a ses initiatives de réglementation en France avec Jean-Baptiste Colbert et a atteint son tête de la doctrine aux idées du juriste polyèdrique Raymond Saleilles. Le contrat de travail maritime est une clé au sein de la navigation commerciale. Après la Révolution de 1789 des changements importants sont introduits dans des départements maritimes de la République française. La création de la sécurité sociale de la mer est au-dessus de toute autre en France manifestation de la protection sociale en milieu de travail. Dans la douce France est venu à considérer, plutôt que dans d'autres pays européens, la fonds d'invalidité, la délimitation de leurs années de service, l'aide a les familles des marins décédés, pensions, etc. Les recherches pour cet article se termine en 1868 et s'inscrit dans le cadre de l'enquête que Mme Goebbels a fait sur le sujet pour sa thèse de doctorat en histoire du droit.

MOTS CLES : Droit du travail, Histoire de la Marine, Jean-Baptiste Colbert, Jean-Marie de Pardessus, Etienne de Cleirac, Sécurité sociale, Incapacité, Années de service.

RESUMEN: Estudio sobre la Historia del derecho social de la gente del mar y de su evolución en Francia desde mitad del siglo XVII a mitad del siglo XIX. El Derecho del trabajo y el Derecho social de la marina tienen sus inicios normativos en Francia con Jean-Baptiste-Colbert y alcanzaron su punto cenital en el ámbito doctrinal con las ideas del polifacético jurista Raymond Saleilles. El contrato de trabajo marítimo es un elemento clave dentro de la navegación comercial. Tras la Revolución de 1789 se introdujeron algunas modificaciones significativas en las circunscripciones marítimas de la República francesa. La creación de la Seguridad social del mar es anterior en Francia a cualquier otra manifestación de protección social dentro del ámbito laboral. En la dulce Francia llegaron a contemplarse, antes que en otros países de Europa, los fondos de invalidez, la delimitación de los años de servicios, las ayudas a las familias de los marineros fallecidos, las pensiones de jubilación, etc. La investigación de este artículo se cierra en el año 1868 y se inscribe dentro de las investigaciones que la autora lleva haciendo desde hace dos lustros sobre la materia.

PALABRAS CLAVE: Derecho del trabajo, Historia de la marina, Jean-Baptiste Colbert, Jean-Marie de Pardessus, Étienne de Cleirac, Seguridad social, Invalidez, Años de servicios.

Envisager d'étudier le droit social des gens de mer est comme une étude de deux mondes parallèles, celui du droit commun et celui du droit spécifique des gens de mer, qui vont dans le même sens, qui utilisent les mêmes fondements de droit, mais

qui n'arrivent à leur maturité, ni par la même voie ni à la même allure. La question essentielle que l'on se pose alors est comment ces deux droits créatifs n'ont-ils pas pu profiter des évolutions juridiques réciproques alors qu'ils en arrivent au même constat : une responsabilité pour risque pour les travailleurs, ouvriers, comme pour les gens de mer ? Dans les deux cas la traversée est longue mais les routes divergent. Dans cette construction une différence émerge : le droit du travail et droit social des gens de mer est une construction de fait, nécessaire, initiée par Richelieu, créée par Colbert et ses soutiens, alors que les avancées en droit du travail, et en droit social, sont la victoire d'un combat doctrinal long et parfois violent emporté par Saleilles et Josserand au XIX^e. Il faut aussi mettre en avant que des conditions particulièrement difficiles dans l'exercice de leur profession ont été imposées à partir du XVII^e siècle aux gens de mer, elles sont apparues avec la mécanisation dans le droit commun. Du fruit de cette comparaison ressort donc l'étonnante image de deux évolutions parallèles que l'on ne cherche pas à enrichir l'une l'autre, que l'on sépare, dont on ne veut jamais montrer la similitude des fondements, car c'est cette spécificité qui assure la longévité du système appliqué aux gens de mer et c'est un combat juridique de fond qui enflamme le droit commun au XIX^e siècle.

Pour autant comment ne pas considérer que ce droit social, lié au droit du travail, qui ne s'appliquait au commencement qu'aux marins, qui s'est ensuite vu élargir à leur famille, définissant ainsi un milieu autour des activités maritimes civiles et militaires, ce vaste milieu des gens de mer donc, n'ait pas pu par ce biais pénétrer la société civile petit à petit. Même s'il n'y a jamais de référence apparente, parce que le monde de la mer et de la terre se sont toujours opposés, les choix régaliens, les discussions parlementaires qui ont accompagné le droit applicable aux gens de mer n'a pu échapper à la doctrine. Dans un sens, nous partons de l'espèce et recherchons une solution à un problème d'ensemble qui est d'élaborer un milieu maritime suffisant en ressources humaines, dans l'autre il s'agit de faire évoluer une pensée juridique ancienne ancrée dans des questions économiques et sociales drastiques et fondée sur la faute.

1. *Le contrat de travail source du régime juridique*

Pour les gens de mer, l'État a su développer un droit original et innovant, dont les influences se retrouvent dans tous les textes maritimes anciens, que l'on peut étudier au travers du recueil des lois maritimes anciennes de Pardessus. Tel le système génois, les rôles d'Oléron, les coutumes nordiques, ou bien le système du Chatham Chest anglais de 1590 à 1829¹, c'est l'idée que la responsabilité doit être prise en charge par le capitaine/commandant, et que le fond destiné à dédommager les marins nécessite d'être alimenté et géré par eux. Cela se traduit par la création simultanée de revenus fixes et casuels permettant de faire face aux dépenses de la caisse catégorielle d'assurance des marins. Il faut comprendre que par son contrat de travail, c'est le marin qui est l'objet du contrat, sa capacité physique, et c'est tout le lien entre le fonctionnement du recrutement des marins, les obligations de service à bord des navires royaux et le juste revenu pour le marin en retour.

Partant du contrat d'embarquement qui était alors le plus simple, les responsabilités sont réduites. Ainsi les recrues, les employés, ne sont pris en charge juridiquement qu'à partir de lors arrivée à bord et ce pour la durée de la campagne.

* Histoire du droit et des institutions. Université de Rennes II. ml.goebbels@gmail.com.

¹ Ce coffre fonctionne par prélèvement de 6 pence, c'est une gestion privée du fond et redistribué aux marins.

Ceci pose alors le problème de la responsabilité qui serait liée à des dommages causés ou subi lors de la mise en route vers le port, ou bien lors d'une escale en port. De fait, l'État royal prenait à sa charge les grands désordres, telles des mises à sacs de bars à marins, et blessures diverses, mais les contours de cette pratique n'ont jamais été clairement définis. Il faut aussi rappeler que la population avait dans l'obligation d'accueillir et de nourrir les soldats en marche vers le lieu de ralliement. Par contre, le trajet des marins de commerce n'intéressait pas les capitaines et armateurs.

Pour pallier cette difficulté, afin de faciliter le rassemblement des marins pour le service du roi, le contrat d'engagement a vu le jour. Ce dernier prend en compte une responsabilité générale du fait du commettant, tradition médiévale de l'obligation à réparation qui sera systématisée par Pothier dans son *Traité des obligations* en 1768. Mais cela ne donne pas droit par ailleurs à un dédommagement pour une invalidité ou un décès survenu, surtout lors des trajets, quand bien même les trajets seraient imposés, comme de quitter le Levant pour rallier le Ponant ou inversement. L'ordonnance de 1681, dans son titre IV, dispose que le marin blessé dans le cadre de son travail sera soigné aux frais du bord, que le marin malade sera soigné au frais de l'État (en mer comme à terre), mais que le marin qui quitte le navire devra un dédommagement au capitaine, quelques soient les circonstances.

Ainsi dans l'article XI on peut lire : « ...s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates, il sera pansé aux dépens du navire et de la cargaison... ». Le contrat de travail le plus décrié, et qui a perduré de manière injuste encore au XX^e siècle, est celui du contrat à la part, où le risque est entièrement endossé par les marins qui ne savent pas ce qu'ils gagneront, suivant la réussite de la campagne, sans compter les ponctions opérées à n'importe quelle raison sur leur maigre part finale, le tout sans protection d'un quelconque minimum social.

Évidemment, avec l'apparition du contrat de service public obligatoire et du système des classes, la volonté des gens de mer à choisir leur activité devient quasi nulle. De la naissance de ces nombreuses obligations unilatérales, vient le constat d'échec des engagements volontaires suffisants, afin de pourvoir aux besoins des armements royaux.

Durant tout le XVII^e siècle, et jusqu'au XIX^e siècle, le pays ne peut compter que sur un nombre limité de ressources humaines pour armer les bâtiments, tout au plus on dénombrera un maximum de 50 à 60 000 marins, ce qui ne permet pas d'armer correctement et rapidement en temps de guerre, car il faut aussi préserver le commerce. La cruciale question du recrutement justifie la naissance d'un système national applicable à l'ensemble des gens de mer. Ainsi dans une lettre adressée par Colbert à Colbert du Terron, son cousin, le 22 avril 1672, l'administrateur constate que malgré une recherche de rationalisation du recrutement, il manque immanquablement des hommes pour armer : « Je vous avoue (dit Colbert) que je suis un peu surpris des mesures qui ont été si mal prises pour former les équipages des vaisseaux du Roy dans une occasion si importante que celle-cy, et même du peu d'expédients que vous m'ouvrez pour y remédier à l'avenir. Je ne puis m'empêcher de vous dire que je ne vois point par vos lettres que cela vous touche au point que vous devriez l'être ; tout la gloire du Roy, le bien de l'État et un million de choses grandes et considérables dépendant de cet armement, il y a huit mois entiers que je vous écris toutes les semaines trois fois ; que je vous ouvre de ma part tous les expédients qui peuvent me tomber à l'esprit pour éviter ce mal, et

cependant je trouve que quand nous sommes à la conclusion, il nous manque encore sept à huit cents hommes (...) »².

Les difficultés sont récurrentes et le système de presse, qui permet de ratisser tous les hommes valides lors de la fermeture d'un port ou d'un quartier et de les enrôler de force ne tient plus. C'est pourquoi l'État va imposer un système rationnel de recensement et de répartition en classes de service des gens de mer en échange de la construction de ce qui va devenir un droit social novateur.

2. Le système des classes, fondement du droit social

Il n'y a que trois façons de procéder au recrutement des effectifs de la marine de guerre : le volontariat fondé sur une paie élevée, le système arbitraire de la presse et le système des classes. Au départ, la situation semble facile à appréhender, car lorsque Colbert prend en charge le secrétariat de la marine, la flotte ne se compose que d'une trentaine de bâtiments de guerre, mais déjà les difficultés du recrutement sont connues. Dans le *Mémoire au roi* de Colbert, écrit pour le roi, il décrit l'état de la Royale en 1663 : « Sa Majesté ayant fait examiner l'état de ses vaisseaux et galères, a trouvé que depuis dix ans l'on n'avait jamais vu en mer plus de 2 ou 3 vaisseaux de guerre français ; tous les magasins de marine entièrement dénués de toute chose ; tous les vaisseaux réduits à 20 ou 22, plusieurs même hors d'état de servir, ayant presque péri dans le port, faute de radoub ; les capitaines inexpérimentés par une si longue cessation ; les meilleurs matelots... passés au service des étrangers, faute de trouver de l'emploi en France. A l'égard des galères, toutes les chiourmes réduites à huit ou neuf cents forçats, la plupart malades et affaiblis de misère..., six méchants corps de galères, tous les autres coulés à fond dans le port de Toulon. Enfin cette nature d'affaires, en laquelle réside la meilleure partie de la gloire du prince... réduite au plus pitoyable effet que l'on puisse imaginer ».

Les besoins de la marine en ressources humaines ne sont pas les mêmes en temps de guerre et en temps de paix, au demeurant l'état ne peut se permettre d'entretenir des milliers de marins en temps de paix et a pour habitude de les rendre à la vie civile. Cependant, les périodes de levées pour être efficace et prendre le dessus sur l'ennemi doivent être les plus courtes possibles. Or le constat est que les marins répugnent à servir sur les vaisseaux du roi. De fait cela signifie partir en longues campagnes, puisqu'à présent les navires sont hauturiers et non plus côtiers, avec tous les dangers que cela comporte, laissant les familles vite démunies à terre. L'état cherche à protéger sa ressource humaine marine, par une protection des familles avec le mois des familles, et la gestion par l'amirauté de l'envoi d'une partie du salaire directement aux familles afin d'assurer leur subsistance, mais aussi par une protection vis-à-vis des créances que le marin serait susceptible d'avoir contracté sur sa solde. Ce principe ne permet pas pour autant de motiver les marins au service du roi, car les conditions de vie à bord sont très difficiles. Ce ne sont pas tant les combats qui provoquent le plus de pertes humaines mais les maladies qui provoquent de véritables hécatombes par centaine et par milliers, lors des épidémies, ou de manière insidieuse, lorsque l'on parle des maladies liées aux conditions de vie générales tel le scorbut ou la dysenterie, l'ergotisme..., il faut aussi ajouter les accidents à bord, chutes et autres avaries techniques, brûlures et les sévices corporels. La dangerosité du service royal semble largement aller au-delà de ce que les marins peuvent en retirer en échange ; c'est pourquoi le système des

² SHM Rochefort, 1^E 1Correspondances, non folioté.

classes a, de manière concomitante, été construit autour de la notion de « récompense ». Non pas la récompense comme on l'entend à présent, comme la reconnaissance d'une bonne action, mais dans son sens étymologique, « recompensare, donner en compensation de ».

Ainsi de 1668 à 1798, date de la première conscription imposant une levée en masse générale (la loi de 1905 proclame l'obligation pour tous du service militaire intégral), le service militaire n'existe pas, mais le manque constant de personnel marine impose la mise en place d'une réserve permanente. L'idée est de trouver un moyen de flexibilité par le biais de l'armée de levée, qui s'ajoute à l'armée entretenue en permanence, mais aussi de récupérer cette armée de levée parmi les gens de mer. Bien que jamais remis en cause, le système des classes n'a jamais été populaire, cependant, il induit la création d'un corps uni et solidaire, celui des gens de mer, marins, militaires, commerçants ou corsaires à leurs heures, par l'ordonnance du 22 septembre 1668³. Dès 1669, 50 000 marins, matelots et officiers marinières sont déjà classés⁴.

Les difficultés sont récurrentes malgré les ordonnances du 22 septembre 1668 « pour l'enrôlement des matelots par classes », celle du 4 septembre 1669 « pour l'enrôlement des matelots en Bretagne », et l'édit d'août 1673 « pour l'enrôlement des matelots dans toutes les provinces maritimes du royaume »⁵. Les recensements des classes sont effectués d'abord au sein de chaque évêché⁶ ou paroisse, puis arrondissement, et correspondent à un découpage en 80 quartiers ou circonscriptions sous la direction d'un officier des classes. C'est l'officier des classes qui est le premier et principal contact des marins, c'est lui qui engage, donne les informations statutaires et relaye le contenu des ordonnances en la matière. Les officiers des classes défendent à quiconque d'embaucher des gens de mer susceptibles d'être appelés, et ils sont chargés de surveiller les mouvements des gens de mer et d'organiser les levées⁷. Elles se répartissent en rotation, et les inscrits servent un an sur trois ou sur quatre (suivant les régions) sur les vaisseaux royaux, et durant cette année sont rémunérés par une solde entière pour la durée du service et par une demi-solde durant les mois d'inactivité au service du roi. Cette idée apparaît comme équitable et juste, elle assure tant un nombre de marins suffisant pour la marine, qu'un nombre de marins suffisant pour le commerce et une assurance que les marins seront engagés à tour de rôle, sans rupture d'égalité. L'application de ce recensement discipliné induit la création du corps d'administrateurs spécialisés dans tous les ports de commerce, à la tête des départements nous trouvons un commissaire général, commissaire de marine, l'officier des classes dirige les quartiers, et dans les paroisses, ce dernier se fait seconder par un syndic (ancien marin en général). Tous les gens de mer de 18 à 50

³ Ordonnance du 22 septembre 1668, « Sa Majesté se réservant de pourvoir à la solde et subsistances desdits marinières et matelots qui auront à servir sur ses vaisseaux, après que les rôles en auront été faits et qu'elle aura fait examiner de quel nombre d'hommes elle pourra faire état pour chacune année... ».

⁴ Vergé M. Franceschi, *Colbert, la politique du bon sens*, Ed. Poche Payot, Paris, 2005, 533 p., p. 403.

⁵ P. Clément, *Histoire de la vie et de l'administration de Colbert*, Paris, 1846, 520 p. « L'édit portait que les précédents essais ayant obtenu tout le succès que l'on pouvait espérer, l'enrôlement général des pilotes, maîtres et contre-maîtres, canonniers, charpentiers, calfats et autres officiers marinières, matelots et gens de mer, serait fait dorénavant par des commissaires nommés à cet effet. » p. 377.

⁶ AN, Marine, B³ 75, lettres reçues, f^o188-189. AN, Marine, B⁸ 18, Mémoire sur le nouveau département de Monseigneur, à l'attention de Pontchartrain, lettre du 27 septembre 1691.

⁷ J.-G. de Crisenoy, « Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay », in *Revue Contemporaine*, N^o 40 (juillet-août 1864), pp. 112-152.

ans sont inscrits sur des rôles conservés à l'amirauté⁸. Ces rôles contiennent les noms de tous les gens de mer qui doivent être inscrits dans cette zone, avec des informations personnelles : âge, taille, couleur des cheveux, signes particuliers, domicile, profession.

Ce système, envié des ennemis car il permet la mobilisation de la classe de service très rapidement, ce qui lui donnerait un avantage de 18 mois sur son adversaire principal par exemple⁹, connaît aussi ses limites. Le principe est que, suivant les provinces, un matelot ou un pêcheur au commerce doit servir sur les vaisseaux du roi une année sur trois ou sur quatre, et que durant cette année, le temps forcé passé à terre pour rester à disposition sera payé par une demi-solde.

Le service ne dépasse pas un an en temps de paix et les inscrits ne peuvent être levés qu'une seule fois dans l'année. Le désarmement des vaisseaux à leur retour de campagne rend les gens de mer de levée à leur statut civil, mais le système des classes les garde efficaces et les fixe sur leurs rives ; les gens de mer entretenus demeurent à disposition.

Ce système, pourtant ingénieux, est souvent contrarié par la réalité. En effet maintes fois les bateaux sont prêts à partir au combat, mais les hommes font défaut¹⁰. Si les classes permettent théoriquement une mobilisation des gens de mer réservistes, les prises et les captures faites par les ennemis, de navires marchands et de pêche, désorganisent vite les classes. Colbert, lui même est bien conscient que les temps de guerre impose de contourner son système : « ... Dans les cas d'armements pressés, il fesoit prendre quelquefois des matelots partout, de gré ou de force, envoyant dans les maisons de ceux qui se cachoient, et faisant chasser de la ville les femmes et les enfants de ceux qui ne se présentoient pas, à la réserve des étrangers et des matelots de rivière, particulièrement des Sables-d'Olonne... »¹¹.

Pendant le ministère des Pontchartrain (1690-1715) le système qui doit faire face à de nombreux conflits n'est plus observé, et l'on recourt de nouveau à la fermeture de ports et à la presse. L'ordre des classes n'est plus observé « ny pour les armements du Roy, ny pour ceux des particuliers »¹². De plus, pendant la Polysynodie on assiste à la suppression temporaire des offices des commissaires des classes et il faut attendre le ministère de Maurepas (1723) pour que la discipline revienne et que le système redevienne pratiqué. Il ne peut que constater le laisser-aller et les négligences. Entre 1724 et 1727, des nouveaux commissaires du roi sont envoyés dans les intendances maritimes munis d'instruction afin d'effectuer une revue générale des gens de mer¹³, les diviser en quatre classes et rétablir l'usage de la classe de service. Pour perfectionner le système et tenir compte des erreurs du passé, les états des armements sont prévus à chaque fin d'année pour l'année suivante et le nombre de marins maintenus au service du roi épouse beaucoup plus la réalité des besoins¹⁴. Dans l'idée que le système ne reprendra que s'il est surveillé et contrôlé, et parce que cela correspond déjà à des écrits provenant des soixante quartiers des classes soit près de trois cents registres et états des gens de mer du

⁸ Ph. Masson, *La mort et les marins*, Ed. Glénat, Grenoble, 395 p.

⁹ M. Acerra et J. Meyer, *Marines et Révolution*, Ed. Ouest France, Rennes, 1988, 285 p.

¹⁰ Ph. Masson, *La mort et les marins*, Ed. Glénat, Grenoble, 395 p.

¹¹ M. F. Pindasat de Mairobert, *Principes sur la marine tirés des dépêches et des ordres du roi*, Londres, 1756. (AN, Marine, B 19, f°4 et SHD Vincennes, G 80, cahier n.° 2, p. 65).

¹² AN, Marine, B 19, f° 155.

¹³ SHD Brest, C⁴ 1, f°7. Poncet est envoyé en 1724 pour la revue des départements des classes de Provence, Rostan est envoyé à Rochefort et Bayonne, Marias en Bretagne.

¹⁴ M. Perrichet, « L'administration des classes de la marine », in *Revue d'histoire économique et sociale*, volume 37 (1959), pp. 89-112, p. 96-97.

royaume, le bureau du contrôle général des classes est créé à Versailles en 1711, est repris fermement en 1724 sous la direction de l'intendant des classes en charge, Raudot fils¹⁵. Cette surveillance inclut tant les marins récalcitrants que les capitaines qui ne paieraient pas correctement, ou lèveraient deux années de suite les mêmes marins. Pourtant de nouveau les guerres vont désorganiser le système par leurs exigences de recrutement considérable. Maurepas exprime cette réalité en 1746 ainsi : « ...On a depuis longtemps reconnu que l'exécution (des anciennes ordonnances pour la publication de la classe de service) est impossible, surtout lorsque le Roy fait des armements considérables ; en effet cette classe de service ne contient, dans la plupart des départements, que le quart du nombre total des matelots, et dans les autres le tiers, et on est obligé en temps de guerre de commander pour le Roy, ou pour la Compagnie des Indes, ou pour des opérations particulières, environ la moitié du total des matelots qu'il y a dans le royaume... »¹⁶.

Pour illustrer cette contrainte forte, et ce bien avant la déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre, prenons l'exemple de l'attaque du 10 juin 1755 de l'escadre de Dubois de la Motte par les amiraux anglais Boscawen et Hawke. Ces derniers saisissent alors l'Alcyde et le Lys, plus trois cents bâtiments de pêche ou marchands que comprenaient l'escadre, et privent le royaume de 6000 marins expérimentés (morts ou prisonniers des Anglais¹⁷). Ces marins auraient permis à l'époque d'armer une escadre d'environ 20 vaisseaux et frégates.

L'utilité d'un vaisseau est sa capacité en temps de guerre à infliger des dégâts à l'ennemi tout en sauvegardant son équipage. Des combats incertains quant à la désignation d'un vainqueur et d'un vaincu laissent place à un prédicat simple : le vainqueur est de toute façon celui qui est encore en état de naviguer, avec ses hommes et son matériel. Le bon stratège est celui qui développe sa capacité à sauvegarder les vaisseaux et les hommes.

Pendant toute la période, la marine de guerre exige des effectifs en augmentation, que se soit à des fins de guerre ou bien de commerce, car le souhait royal est de pouvoir armer une centaine de vaisseaux de ligne de guerre et d'assurer un commerce maritime croissant. Alors, le rêve de la marine, depuis Colbert, est cependant d'aligner 100 vaisseaux ce qui est purement impossible au XVIII^e siècle¹⁸. Une limite naturelle des ressources humaines modère ce chiffre, seuls entre 65 et 75 vaisseaux de ligne peuvent être réellement armés. Un vaisseau de 74 canons, ce qui n'est pas le plus grand format, exige au moins 750 personnes à bord. Un vaisseau de plus de 100 canons, comprenant 3 ponts, exige plus de 1000 hommes. Le noyau permanent des hommes en temps de paix est estimé à environ 4000 hommes disponibles alors que les Anglais en affichent environ 10 000. A la veille de la Révolution la population générale de matelots est estimée à 60 000 personnels utilisables, alors que les Anglais peuvent compter sur 100 000 hommes mobilisables en peu de temps¹⁹.

¹⁵ Antoine-Denis Raudot (1679-1737), commissaire et inspecteur général de la Marine, économiste, intendant des classes, conseiller de la cour sur les affaires coloniales, auteur d'un ouvrage sur les Indiens d'Amérique du Nord, premier commis de la Maison du roi, directeur de la Compagnie des Indes, administrateur de la Louisiane, conseiller de la Marine ; il fut l'ami des plus grands économistes et géographes français du temps ; intendant de la Nouvelle-France de 1705 à 1710.

¹⁶ Archives départementales de la Loire-Atlantique, C 877, f° 25, cité par M. Perrichet, *ibid.* p. 98.

¹⁷ M. Acerra et J. Meyer, *Marines et Révolution*, Ed. Ouest France, Rennes, 1988, 285 p.

¹⁸ F. Chasseriau, *Précis historique de la marine française, son organisation et ses lois*, Paris, 1845, 928 p.

¹⁹ A. Corvisier, *Histoire militaire de la France, 1715 à 1871*, PUF, Paris, 1997, tome 2, 623 p.

Par contre, en cas de maladie les navires peuvent être tellement touchés, qu'il n'y a plus assez de personnel pour les manoeuvrer. Il est vrai qu'un navire est organisé pour pouvoir fonctionner en continu, chacun ayant un rôle défini et indispensable. Les pertes vont devenir plus techniques avec les avancées faites en matière d'armement (canons surtout) et de technologie navale²⁰ (navire à vapeur). Alors les indices de mortalité vont s'inverser : les maladies vont devenir plus rares et moins invalidantes que les blessures de guerre.

En tenant compte des temps de guerre, et ce dès 1761 avec le ministre Choiseul, la division par classe de service des gens de mer ne persiste que dans les registres des quartiers tenus jusqu'en 1786 qui donnent une vision d'ensemble de la population des gens de mer. Le ministre rappelle ainsi dans une dépêche du 25 février 1765 envoyée aux commissaires des classes de lever les marins selon l'ancienneté, le temps de service sans tenir compte de l'ordre des classes²¹. En 1784, Castries alors ministre, par l'ordonnance du 31 octobre 1784 consacre la pratique du remplacement des classes de service par un tour de rôle le mieux organisé possible. Le système des classes reste toujours très impopulaire et cette contrepartie est avant tout un moyen d'endiguer les désertions et de créer un vivier d'hommes de mer le plus important en nombre²². Ce système n'a que partiellement fonctionné, en temps de guerre, la classe de service demeurait insuffisante et en temps de paix cette même classe devenait inutile. Le seul apport incontesté de ce système reste l'élaboration de sa contrepartie sociale et de l'élaboration à terme d'un statut des gens de mer.

Par la suite, la loi du 10 novembre 1789, tente une réforme de la conscription militaire et la période révolutionnaire apporte son lot de questionnements concernant la régularité du système des invalides en accord avec les concepts politiques en vigueur, pourtant sans jamais remettre le système en cause si ce n'est par le biais des ponctions financières malencontreuses opérées dans leurs comptes.

La loi du 7 janvier 1791, confirmant et modifiant la loi du 31 octobre 1784 et reprend le décret du 31 décembre 1790²³, rappelle les conditions de l'inscription maritime. Ainsi, l'article III stipule que le service public concerne aussi les gens de terre par le biais d'une inscription sur les rôles des classes, cependant leur service ne devrait pas dépasser un an en temps de paix:

²⁰ Dans la séance de la chambre des députés du 3 janvier 1846, Monsieur le ministre de la marine a demandé un crédit de 133 millions pour porter, en sept années, à partir du 1^{er} janvier 1847, à 270 le nombre de bâtiments dont 40 vaisseaux et 50 frégates ; et le nombre de bâtiments à vapeur à 100 dont 30 navires de 1^{re} classe (400 à 600 chevaux) et 70 navires de 2^{de} classe (90 à 300 chevaux), pour un total espéré de 370 bâtiments.

²¹ AN, Marine, C⁴, 86, f° 95-100.

²² M. Perrichet, « L'administration des classes de la marine et ses archives dans les ports bretons », in *Revue d'histoire économique et sociale*, Volume n° 37 (1957), pp. 89-112.

²³ Loi sur les classes des gens de mer, donnée à Paris le 7 janvier 1791

« Art. I. Tout citoyen Français pourra embrasser les professions maritimes. Tous ceux exerçant ces professions, seront obligés au service public sur mer ou dans les arsenaux ; à cet effet, ils seront classés, & dès lors dispensés de tout autre service public ;

Art. II : Les professions maritimes sont la navigation dans l'armée navale ou sur les bâtiments du commerce pour tous ceux qui font partie de l'équipage, en qualité d'officier ou dans toute autre qualité : la navigation & la pêche en mer, sur les côtes ou dans les rivières, jusqu'où remonte la marée, & pour celles où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter, le service sur les pataches, les bacs & bateaux ou chaloupe dans les rades ; les états de charpentier de navire, perceur, poulieur, calfat, voilier, cordier et tonnelier, établis dans les ports, villes & lieux maritimes ».

« Les pêcheurs, haleurs sur Seine, bateliers & marinières des bacs & bateaux & autres bâtiments sur les étangs, lacs, canaux & rivières dans l'intérieur du royaume seront aussi classés. Leur obligation au service public sur mer & dans les arsenaux aura lieu dans tous les cas de guerre ou de préparatifs de guerre, mais une fois seulement en temps de paix, pour une campagne d'un an ».

Si les classes perdurent, un allègement est prévu concernant les astreintes territoriales :

Art. IX : « Tous les hommes de profession maritime qui ne seront pas actuellement commandés pour le service, ou qui ne seront pas dans le cas d'être compris dans les levées dont les ordres seront donnés, seront libres de s'embarquer sur les navires marchands & bateaux de pêche, ou d'aller dans les différents ports & arsenaux du royaume, travailler & s'y embarquer, à la charge seulement de faire inscrire leurs mouvements sur la matricule des classes de leur quartier, & de celui où il se rendront, & sur leurs livrets qui leur serviront de passeports ; & à l'égard de ceux qui s'embarqueront sur les bâtiments de commerce ou de pêche, la formalité de l'enregistrement sur le rôle de l'équipage & la tenue de ce registre auront lieu comme par le passé ».

Dans la loi du 7 janvier 1791, les gens de mer, dont la classe n'est pas susceptible d'être de levée cette année là, peuvent décider de travailler à la pêche dans n'importe quel port ou s'embarquer n'importe où à condition de le faire noter sur leur matricule, ils peuvent aussi décider de leur lieu de résidence. Les plaintes et réclamations sont portées devant la municipalité du chef lieu qui les traite en vue d'accélérer l'issue de la requête (Articles XVII à XIX)²⁴.

Cependant, le grand fondement du système mis en place par Castries organisé en strates territoriales disparaît avec ses officiers. Plus d'intendant général, de commissaire général des classes, d'inspecteur général, de chefs des classes, au profit des syndicats des gens de mer, dorénavant élus par les professionnels dans chaque syndicat. Les commissaires de quartiers restent les seuls officiers exclus des élections, comme le précise la loi du 7 janvier 1791 :

Art. XI : « Tous les citoyens âgés de 24 ans, de professions maritimes dans chaque syndicat, tels qu'ils se trouvent formés, s'assembleront au chef lieu de leur territoire, & en présence des officiers municipaux, ils éliront leur syndic dans la forme prescrite par les décrets de l'assemblée nationale pour l'élection des maires & pour le même temps. Ils procéderont ensuite de la même manière à l'élection d'un suppléant pour remplacer le syndic, en cas d'absence ou de maladie. Ces élections se feront en même temps dans les syndicats de chaque quartier ».

²⁴ Loi du 7 janvier 1791 :

Art. XVII : « Si quelqu'un réclame contre l'indication du syndic, la réclamation sera portée sans délai devant la municipalité du chef lieu, qui entendra le plaignant, celui qu'il prétendra devoir lui être substitué & le syndic, & prononcera de suite, de façon qu'en admettant la réclamation, la même décision ordonnera & indiquera le remplacement ».

Art. XVIII : « Il ne sera reçu aucune nouvelle réclamation quatre jours francs après la publication des ordres de levées & l'indication du syndic. Le levée formée, ceux qui la composeront seront assujettis à la subordination prescrite par les ordonnances de l'armée navale ».

Art. XIX : « En cas de refus ou retardement à l'exécution des ordres du commissaires, si c'est de la part du syndic, il en sera personnellement responsable, & si c'est de la part des hommes de service, la municipalité sera tenue de prêter main-forte à la première réquisition du syndic, à peine aussi d'en répondre ».

Art. XII : « Nul ne pourra être élu syndic, s'il ne sait lire & écrire, & n'est âgé de plus de quarante ans, & s'il n'a fait au moins trente six mois de navigation ou de service dans les arsenaux. Il sera tenu de résider dans l'étendue du syndicat ».

Art. XIII : « Les commissaires établis dans les quartiers, seront conservés. Ils tiendront les matricules & les registres où seront inscrits les gens de mer de leur quartier. Ils recevront les ordres de l'administration sur l'époque des levées & le nombre des hommes dont elles doivent être composées, en feront la répartition entre les différents syndicats de leur quartier & adresseront les ordres particuliers aux syndicats chargés de leur exécution. Ils surveilleront la comptabilité des paiements à faire dans chaque quartier aux gens de mer qui l'habitent. Ils seront également chargés de l'expédition & délivrance des rôles d'équipages, & de la certification de tous les extraits des pièces nécessaires pour constater l'état des gens de mer, & leurs conventions avec leurs armateurs ».

Art. XXIII : « A compter du premier janvier prochain, les places d'inspecteurs généraux & particuliers des classes, d'intendant général des classes, de commissaire général des classes, de chefs des classes & officiers d'arrondissement, sont supprimées. Il sera accordé des pensions de retraite, à ceux qui en seront susceptibles ».

Art. XXIV : « Les officiers qui ont quitté le service de la marine pour être attachés à celui des classes, seront traités pour leurs pensions de retraite comme s'ils avaient continué de servir dans le grade qu'ils avaient avant de quitter le service de la marine ; Ils pourront concourir pour être admis » dans la nouvelle organisation du corps de la marine, conformément à ce qui sera prescrit.

Art. XXV : « Les officiers qui avaient quitté le service de la mer avant d'être employés dans les classes, ajouteront au temps de service qu'ils avaient en quittant, celui pendant lequel ils auront été employés dans les classes, & recevront une retraite proportionnée à cette forme de service & au grade qu'ils remplissaient avant de quitter la marine. »

Le projet de conscription militaire prend la forme d'une inscription individuelle, sur les rôles de l'armée, sans distinction de classes sociales, de tous les jeunes gens ayant atteint l'âge fixé par la loi. Pour qu'elle se mette en place, il a fallu réunir deux conditions essentielles : au militaire subordonné à son souverain par un lien personnel quasi féodal devait se substituer le soldat citoyen, devenu armée de la nation, et qu'un droit individualiste supprime les sujétions tribales, familiales ou sociales des personnes civilement responsables.

C'est pourquoi c'est la Constituante de 1789 qui étudie le projet, sans toutefois percevoir les conséquences immédiatement. En ne se fondant pas sur un recensement des jeunes gens et en ne leur faisant pas l'obligation de servir, les levées en masse décidées par la Législative et la Convention conservaient un caractère archaïque. La conscription est finalement instaurée en 1798, par la loi Jourdan du 5 septembre. Dans son article premier, cette loi proclame : « Tout Français est soldat et se doit à la défense de la patrie. »

En ce qui concerne la marine, la conscription garde pour base la loi du 3 brumaire de l'an IV (25 octobre 1795). De 1795 à 1798, l'inscription maritime²⁵ va se

²⁵ Section I : « De l'inscription maritime »

Art I. « Il y aura une inscription particulière des citoyens français qui se destineront à la navigation ».

Art II. « Sont compris dans l'inscription maritime : 1° Les marins de tout grade et de toute profession, naviguant dans l'armée navale ou sur les bâtiments de commerce ; 2° Ceux qui font la navigation de la pêche de mer sur les côtes, ou dans les rivières jusqu'où remonte la marée ; et pour celles où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter ; 3° Ceux qui naviguent

rationaliser, par exemple dans son découpage territorial. Ainsi la délimitation de l'espace lié à la mer s'arrête où les bateaux ne peuvent remonter, où il n'y a pas de marées. Dans ce nouveau cadre territorial, les marins soumis à l'inscription maritime forment un groupe plus homogène de marins ce qui exclut les bateliers qui ne naviguent que sur les cours d'eau et qui sont peu formés à la navigation au long cours²⁶. La limite d'âge qui était de 60 ans jusque là baisse à 50 ans, ramenant par là même une limite d'âge minimale des pensions à 50 ans.

La loi du 3 brumaire de l'an IV opère une révolution sur le système des classes désormais appelé l'inscription maritime et apporte des améliorations aux pensions des gens de mer, modifiant le texte de la loi Castries dont elle reprend par ailleurs certaines dispositions mais ici on parle « d'avantages attachés à l'état des marins inscrits »²⁷.

sur les pataches allégés, bateaux et chaloupes, dans les rades et jusqu'aux limites ci-dessus indiquées ».

Art. V. « Sera compris dans l'inscription maritime tout citoyen âgé de dix-huit ans révolus, qui ayant rempli une des conditions suivantes voudra continuer la navigation ou la pêche : 1° D'avoir fait deux voyages de long cours ; 2° D'avoir fait la navigation pendant dix-huit mois ; 3° D'avoir fait la petite pendant deux ans ; 4° D'avoir servi pendant deux ans en qualité d'apprenti marin ».

²⁶ Article II « ... ceux qui font la navigation ou la pêche de mer sur les côtes, ou dans les rivières jusqu'où remonte la marée... ».

²⁷ Section III « Des avantages attachés à l'état des marins inscrits »

Art. XXIV. « Tout marin qui aura atteint l'âge de cinquante ans révolus sera, de droit, exempt de la réquisition pour le service des vaisseaux et arsenaux de la République, sans néanmoins perdre la faculté de continuer la pêche ou la navigation, même sur les bâtiments de l'État ».

Art. XXV. « Tout marin, quel que soit son âge, qui voudra renoncer à la navigation et à la pêche, sera rayé de l'inscription maritime, par le fait seul de sa déclaration et de sa renonciation, un an après les avoir faites, et dès lors il ne jouira plus d'aucun des avantages résultant de cette inscription ; ces déclarations et renonciations ne seront pas admises en temps de guerre, et demeureront même sans effet si la guerre a lieu avant l'expiration d'une année, à compter du jour où elles auront été faites ».

Art. XXVII. « Tout marin qui ne sera pas actuellement commandé pour le service sera libre de s'embarquer sur des navires marchands ou des bateaux de pêche, ou d'aller dans les différents ports de la République travailler ou s'y embarquer, à la charge seulement de faire inscrire son mouvement sur le rôle des gens de mer de son quartier et de celui où il se rendra ».

Art. XXIX. « Le service sur les bâtiments du commerce sera compté, en temps de paix, dix-huit mois pour un an, et dans les arsenaux, année pour année ».

« Le service sur les bâtiments du commerce sera compté, en temps de paix, six mois pour un an, et en temps de guerre, année pour année ; sur les corsaires, l'année sera comptée double comme pour les bâtiments de la République ».

Art. XXX. « Les veuves et enfants des marins ont droit aux secours et pensions accordés aux veuves et enfants des défenseurs de la patrie ».

Art. XXXI. « Il sera accordé un secours par mois à chacun des enfants des deux sexes au-dessous de l'âge de dix ans, de tout marin en activité de service sur les bâtiments ou dans les ports de la République ».

Art. XXXII. « Les enfants des marins seront embarqués de préférence en qualité de mousques sur les bâtiments de la République et sur ceux du commerce ».

Art. XXXIV. « Tout marin au service de la République pourra déléguer pour être payé à sa famille, pendant la durée de sa campagne, jusqu'à la concurrence du tiers de ses salaires présumés gagnés, déduction faite de ses avances ».

Art. XXXV. « En cas de naufrage d'un bâtiment de la République, et de perte constatée des effets du marin, il lui sera tenu compte de son salaire jusqu'au moment du naufrage : la valeur des effets lui sera remboursée d'après le règlement, et il lui sera payé une conduite ».

Art. XXXVI. « Le produit net des prises faites par les bâtiments de la République appartiendra aux équipages preneurs et sera réparti suivant le règlement ».

Art. XXXIV. « Les charpentiers de navires, perceurs, calfats, voiliers, poulieurs, tonneliers, cordiers, et scieurs de long, exerçant leur profession dans les ports et lieux maritimes, et non inscrits comme marins, seront appelés dans les ports militaires, dans les cas de guerre, de préparatifs de guerre ou de travaux extraordinaires ou considérables. Il en sera tenu un enregistrement particulier dans les

Le fonctionnement de la demi-solde vient prendre le relais des salaires et pensions à la cessation de l'obligation de service militaire. Pour améliorer le fonctionnement de la levée, quatre catégories sont mises en place. Dès lors les marins sont répertoriés comme étant célibataires, veufs sans enfant, mariés sans enfant, pères de famille. Les catégories ne sont sollicitées que lorsque la catégorie qui la précède est épuisée, ce qui en temps de paix concerne essentiellement les célibataires²⁸. En espérant que la carrière séduise, on crée le statut d'apprenti marin, qui rassemble des enrôlés volontaires qui seront formés. Dans le but de faciliter la gestion des gens de mer on rétablit les arrondissements et les Commissaires de quartier qui administrent l'inscription maritime deviennent des Administrateurs de la Marine²⁹. Les syndics, que les administrateurs supervisent, ne sont plus élus mais nommés par le gouvernement.

C'est avec l'affirmation d'obligations régaliennes fortes que naissent une série de contreparties juridiques, dont la principale naissance d'un droit social élaboré qui permette d'indemniser les invalidités, la maladie, la vieillesse. Cet acquis se fonde sur les obligations inscrites en droit du travail, qui déterminent les critères d'accession aux droits à pension. Ce principe montre que l'élaboration s'est bien faite sur la condition de l'assurance de la capacité de travail, cependant et parallèlement, il a été développé un principe d'assistance en la forme des gratifications et grâces octroyées sur des critères de grande nécessité.

3. Les droits sociaux issus des obligations

« Si je prends votre vie, en revanche je suis votre père nourricier ; j'institue la Caisse des Invalides, qui n'existe nulle part. Quand vous serez vieux, quand vous serez devenus infirmes au service, je pourrai à vos besoins ; si vous avez une femme et des enfants qui, pendant vos longues absences, manquent de pain, la Caisse des Invalides leur en donnera. Telle a été cette institution de paternité, ou plutôt de maternité, qui est le contrepoids de l'inscription maritime » [Jean-Baptiste Colbert (1619-1683)].

Cette contrepartie commence à prendre forme en même temps que les classes, dès 1668 Colbert entreprend la création du système général. Tout d'abord, l'ordonnance du 19 octobre 1670 instaure la morte-paye qui correspond à 2 écus reçus par mois. Dès lors, les marins qui rentrent de campagne peuvent compter sur cette indemnité. Cette morte-paye ne concerne que les militaires entretenus en temps de paix comme en tant de guerre et non les marins militaires de levée.

C'est l'Édit de Nancy, du 22 septembre 1673³⁰ instaure concrètement le système des classes avec une retenue de 2,5% sur la solde perçue afin d'alimenter le fonds des invalides, récompense de cet effort participatif obligatoire à la politique maritime

bureaux de l'inscription, et ils seront dispensés de toutes autres réquisitions que celles relatives au service de la marine ».

²⁸ Art. XV. « Dans chaque quartier maritime, les marins sont distribués en quatre classes : La première comprend les célibataires ; La seconde, les veufs sans enfants ; La troisième, les hommes mariés et n'ayant point d'enfants ; Et la quatrième est composée des pères de famille ».

Art. XVI. « La seconde classe ne sera en réquisition que lorsque la première étant épuisée, n'aura pu suffire aux besoins du service ; il en sera usé de même à l'égard des troisième et quatrième classes ».

²⁹ Section II : « Des arrondissements, quartiers, et syndicats maritimes et de l'appel des marins au service public ».

³⁰ AN, Marine, A¹ 13, édit de Nancy : « (...) Enjoignons à tous, officiers mariniers, matelots et gens de mer ainsi enrôlés, de se rendre dans l'année de leur service au Port ou Arsenal de Marine où ils seront appelés, dix jours après la convocation qui sera faite aux prônes des messes paroissiales de leurs communautés ; sinon voulons qu'ils soient punis comme déserteurs... ».

royale. Le mot « récompense » est communément employé, c'est le début du système de prélèvement obligatoire et différencié.

Une demi-solde en 1673 signifie que les gens de mer dont la classe est de service peuvent bénéficier d'une allocation de 5 sous par jour. Le système de classe tente d'apporter une réponse, une réserve de ressource humaine qu'il maintient d'astreinte en cas de besoin. C'est aussi la période de la création du Fonds des invalides de marine à proprement parler. L'apparition de la demi-solde, en 1673, est une avancée sociale et juridique fondatrice puisqu'elle va s'attacher à entériner le principe de pension. Le soin accordé à leurs familles est aussi inscrit dans la législation, ainsi l'ordonnance du 7 août 1675 dispose la création d'une subsistance pour les femmes et familles de matelots lorsqu'ils sont à la mer. Cette subsistance est nommée le « mois des familles ».

L'ordonnance du 15 avril 1689³¹ entérine la demi-solde, qui correspond à 50% de la paie perçue pendant l'activité et apporte des précisions sur l'édit de Nancy. Il y a une forte différence entre le principe de 1673 et celui de 1689, puisque en 1673 la demi-solde s'apparente à un appointement, alors qu'en 1689 on parle de demi-solde en tant que pension. Le revenu de retraite des marins est alors inventé en 1689 avec cette récompense.

Le système des classes va connaître quelques réformes dans les années 1692-93, visant à améliorer l'organisation géographique des quartiers des classes et Ponchartrain en profite pour essayer d'améliorer la question financière.

En effet outre les retards de paiements mis en avant auxquels il demande de remédier³², il est mis en avant l'avantage de ne pas payer l'équipage en totalité aux désarmements des bâtiments, ainsi il semble que l'unique préoccupation soit de s'assurer que les marins rapportent un peu d'argent dans leurs familles et ne le dépense pas en chemin, le restant dû sera transmis aux familles³³ vivant souvent dans des conditions misérables en l'absence du soutien de famille³⁴.

Et surtout, le règlement en forme d'instruction du 31 décembre 1692, envoyé à tous les commissaires des classes met en place l'instauration des registres annuels

³¹ Il est précisé que les commissaires de marine responsables de la levée des équipages, doivent rendre les rôles publics dans toutes les paroisses de leur département et faire afficher des copies aux portes des églises et autres lieux d'affichages publics. C'est alors qu'ils doivent se rendre personnellement sur les lieux de rassemblement afin de donner à chacun l'argent qui correspond à leur engagement au service du roi. Ordonnance marine de 1689, livre VIII, titre II, art. 1 : « Les commissaires de Marine chargés du soin des classes des matelots, ayant reçu des ordres pour faire des levées, feront publier dans toutes les paroisses de leur département, les rôles de la classe de service, et en feront afficher des copies aux principes portes des Eglises et autres lieux accoutumés, pour obliger les officiers marinières et matelots à comparoître dans le temps prescrit. Ils se rendront ensuite eux-mêmes sur les lieux pour leur distribuer manuellement l'argent qui leur doit servir d'engagement ».

³² AN, Marine, B² 84, f^o 707, lettre du 4 juin 1692, «...outre l'obligation dans laquelle vous êtes d'exécuter es ordres que vous avez reçus à cet égard, vous devez être porté par les mouvements de votre conscience... ». L'argent a bien été provisionné mais son usage en a été détourné.

³³ AN, Marine, B³ 83, f^o315-316, lettre du 16 juin 1694, du commissaire de Richebourg à Lorient au Ministre, « ... l'usage de ne donner qu'un mois aux matelots au désarmement et de remettre le surplus chez eux est bon... ».

³⁴ AN, Marine, B² 99, f^o74-75, lettre au trésorier AN général Lubert, « ... beaucoup de familles de matelots sont dans la dernière misère... ».

AN, Marine, B² 99, f^o215-216, lettre du commissaire de Gastines de Granville au ministre, le 10 juillet 1694, et AN, Marine, B² 82, lettre du même commissaire du 26 mi 1694, « ... Nous avons été assiégés ce matin d'une troupe de femme qui criaient à la faim... ».

AN, Marine, B² 99, f^o164, lettre du trésorier de Bretagne à M. de Lubert du 21 juillet 1694, expliquant qu'il ne peut plus prendre de lettre de change.

ou états qui seront envoyés par chaque quartier aux commissaires dans chaque bureau des ports afin de former le registre général au ministère à Paris.

Ces registres sont classés par catégories suivant les grades et aussi l'activité (invalides, prisonniers, etc.). Ainsi apparaissent les premiers états des invalides qui serviront à définir leurs droits³⁵. Ces registres doivent être maintenus à jour chaque année, et envoyés sans retard, c'est pourquoi il est recommandé de les tenir à jour tous les semestres.

Pendant le ministère du maréchal de Castries, de 1780 à 1787, le sort des marins s'est encore amélioré. Ainsi on reconnaît l'importance de son œuvre à l'harmonisation du système et son goût de l'équité dans la gestion du personnel. C'est ce que l'on nomme le Code Castries : 12 ordonnances et 11 règlements promulgués au 1^{er} janvier 1786.

Ce code reprend tous les textes existants et permet de ne plus avoir à faire référence aux anciens textes, il fait une mise à niveau juridique sur toutes les questions marines.

Il est vrai que dès le début, les textes se préoccupent plus des officiers que des équipages. Castries va s'occuper des matelots. La Caisse des invalides vient en aide aux estropiés et aux vieux marins, aident les veuves et les orphelins, mais aussi fait verser le « mois des familles » directement à terre, dans la famille.

Pourtant les matelots ne percevaient pas toujours leur solde avec régularité, étant les derniers servis, le tiers alloué aux familles ne leur parvenait pas toujours. Les moyens de paiements qui imposaient des intermédiaires imputaient de nombreux frais sur une solde pas ou peu importante. Le système en pratique sur le territoire est inadapté aux contraintes maritimes.

Aussi leurs successions se règlent selon le droit commun, et les nombreux documents administratifs demandés aux familles héritières étaient quasi-impossibles à fournir dans les cas de décès lointains. Donc Castries fait mettre en place un régime spécifique au bénéfice des marins. Tout d'abord il assure un versement de solde régulier, améliore leurs conditions de vie à bord (nourriture, conditions de vie, médecine, pharmacie).

Durant la période post-révolutionnaire et même avec la loi de 1791 on constate une pratique entérinée des principes acquis exceptés quelques durcissements. Le pragmatisme « à la Colbert » a repris le dessus sur l'idéologie et l'idéalisme révolutionnaire beaucoup trop contradictoire en la matière.

Lorsque Begouen³⁶, alors député à la Constituante, fait son rapport le 28 avril 1791 sur la Caisse en vue de préparer la loi du 13 mai 1791, il ne manque pas de rappeler que près de 3000 gens de mer attendent depuis deux ans des nouvelles de leur demi-solde et que cela ne peut durer même dans le cadre d'une réforme. Il s'exprime ainsi :

³⁵ AN, Marine, A¹ 29, N° 163, *Règlement en forme d'instruction pour tenir les registres des classes de matelots*.

³⁶ Jacques-François Begouen (1743-1831), comte, négociant au Havre, spécialisé dans les problèmes commerciaux et financiers, Conseiller d'état de l'an XI à 1814, député sous la restauration, fait preuves de position avancées ou rétrograde suivant les moments, et contribue à la conservation de la caisse des invalides de la marine et à fixer les revenus capables de l'alimenter, en 1791. Ainsi il est l'auteur de nombreux rapports et mémoires, dont le *Rapport sur les invalides de la marine fait au nom du comité de marine*, imp. Nationale, Paris, 1791. Arrêté, incarcéré, relâché par Napoléon, il se rallie aux Bourbons en 1814, en tant que député de la Seine dès 1816 il ne cessera de demander une augmentation du budget de la marine et des colonies. Il prend sa retraite en 1820.

« (...) ils (les gens de mer) auraient été probablement jusqu'ici dans une misère qui eut fait la honte et le déshonneur de l'État, si, par une administration économique d'un établissement vraiment paternel, on n'avait trouvé l'heureux moyen de leur assurer une retraite... La Caisse des invalides est une vraie Caisse de famille... C'est une espèce de tontine... ».

Faisant référence à la loi de 1791, on élabore celle du 3 brumaire de l'an IV. Le fonctionnement de la demi-solde vient prendre le relais des salaires et pensions à la cessation de l'obligation de service militaire. Pour améliorer le fonctionnement de la levée, quatre catégories sont mises en place.

Dès lors les marins sont répertoriés comme étant célibataires, veufs sans enfant, mariés sans enfant, pères de famille. Les catégories ne sont sollicitées que lorsque la catégorie qui la précède est épuisée, ce qui en temps de paix concerne essentiellement les célibataires³⁷. En espérant que la carrière séduise, on crée le statut d'apprenti marin, qui rassemble des enrôlés volontaires qui seront formés.

Dans le but de faciliter la gestion des gens de mer on rétablit les arrondissements et les Commissaires de quartier qui administrent l'inscription maritime deviennent des Administrateurs de la Marine³⁸. Les syndics, que les administrateurs supervisent, ne sont plus élus mais nommés par le gouvernement.

La contrepartie est toujours la même, l'article XXVIII de cette loi du 3 brumaire de l'an IV rappelle les droits à pensions.

Ainsi :

« Il sera accordé aux marins inscrits des pensions suivant leur grade, âge blessures ou infirmités ; ces pensions seront réglées sur la durée de leurs services à bord des bâtiments et dans les arsenaux de la République, et sur les navires de commerce ».

Cette loi rappelle le principe de l'existence d'une inscription particulière aux gens de mer dans son article 1^{er}, et son application avec une définition des classes territoriale et humaine, toutes à la disposition de la République et de la marine jusqu'à l'âge de 50 ans. Viennent ensuite les énumérations des compensations, telles que la solde, les pensions, les secours, et les immunités (art. VII, XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI, XXXII).

Si l'on remarque la nette extension aux industries maritimes, nous devons cependant déplorer le silence concernant la pêche à pied, la récolte des varechs et toute forme d'aquaculture.

Ce qui a été le plus attaqué demeure le fait que chaque citoyen qui aura exercé une profession à terre, effectué son service à terre, se verra automatiquement faire partie de la réserve de la marine s'il exerce à un moment ou un autre une quelconque activité maritime.

La question de l'équilibre entre les droits accordés aux gens de mer et les obligations liées à la conscription générale et à l'inscription maritime a ainsi donné matière à réforme et à réflexions. Si l'on se réfère à la grande enquête de 1862 et

³⁷ Art. XV. « Dans chaque quartier maritime, les marins sont distribués en quatre classes : La première comprend les célibataires ; La seconde, les veufs sans enfants ; La troisième, les hommes mariés et n'ayant point d'enfants ; Et la quatrième est composée des pères de famille ».

Art. XVI. « La seconde classe ne sera en réquisition que lorsque la première étant épuisée, n'aura pu suffire aux besoins du service ; il en sera usé de même à l'égard des troisième et quatrième classes ».

³⁸ Section II : « Des arrondissements, quartiers, et syndicats maritimes et de l'appel des marins au service public ».

aux débats qui ont suivi au sein du Parlement, nous retrouvons les sempiternelles interrogations.

Le rapporteur de cette question en 1868, Paul Lacoïn³⁹, en redonne les principaux enjeux qui restent inchangés. Il rappelle ainsi une notion fondamentale qui est que l'inscription maritime n'est en aucun cas synonyme de la conscription maritime car issue du vieux système de Colbert, et rend compte des conditions encore incomplètes de l'analyse faite en 1862 :

« ce supplément est devenu nécessaire parce que la pêche n'a pas été appelée à prendre part à l'enquête de 1862⁴⁰ ; parce que la question de l'inscription maritime a été dans cette enquête constamment réservée ; parce que les conclusions de cette enquête, en recevant force de loi, ont changé profondément la situation de notre marine. Toutes spéciales qu'elles peuvent être, les questions soulevées dans ce mémoire sont de nature à intéresser non seulement les députés du littoral, mais les députés de la France entière. Il s'y agite le sort du demi million d'hommes, de femmes, d'enfants qui font de notre population maritime une notable fraction de la population française. Elles touchent d'un côté à la grandeur de notre marine militaire, de l'autre à la prospérité de notre commerce, de notre industrie et de notre agriculture ».

Il conclut dans son rapport que l'inscription maritime doit subsister tant que l'état aura besoin d'une marine militaire mais qu'il faut aussi l'adapter aux besoins industriels nés du XIX^e siècle, et à une certaine libéralisation du système par le biais de l'industrie maritime ; comme une nouvelle analyse des principes de compensation de l'obligation de service de mer pour les gens de mer :

« Le régime exceptionnel auquel ont été soumis depuis deux siècles l'industrie et le commerce maritimes, et qui consiste aujourd'hui encore en ce que les gens de mer sont astreints à servir l'État de dix-huit à cinquante ans, de telle façon qu'un homme qui a fait son temps de service actif et de réserve sur terre ne peut exercer la pêche, la cabotage et le long cours sans se remettre à la disposition du pouvoir exécutif, ce régime exceptionnel a tendu constamment et tend chaque jour davantage à se rapprocher du droit commun. (...). Equivalence des charges et liberté de l'industrie. Ces conclusions, en supprimant tout ce que présente d'exceptionnel le régime de l'inscription maritime, permettent de laisser subsister le

³⁹ P. Lacoïn, *La question de l'inscription maritime au corps législatif*, Ed. Pancoucke, Paris, 1868, 24 p., pp. 5-6. L'auteur a aussi rédigé un rapport sur l'inscription maritime à Arcachon.

⁴⁰ Rappel des débats recueillis sur le sujet en 1862 et retranscrits dans les deux volumes officiels que comprend l'enquête qui a été confiée par le ministre Rouher au Conseil supérieur de l'agriculture, du commerce et l'industrie: *Enquête sur la marine marchande*, Paris, Imp. Impériale, 1863-1865, 2 volumes. Ces débats mettent en avant la différence entre le principe, son application et ses conséquences, ainsi que l'aspect intemporel des interrogations sur cette question de l'inscription maritime.

Exemples : « Le régime des classes contraint l'armateur à des dépenses - Abolition complète ou au moins des dispositions qui regardent les ouvriers classés », par M. Barbey, T2, pp. 202-207. « La presse existe toujours légalement en Angleterre, mais il serait difficile de l'exercer aujourd'hui. Le système l'inscription maritime écarterait les jeunes gens de la carrière de mer, en Angleterre » par M. Mallet, T2, pp. 283-286. « Il vaudrait mieux offrir une prime d'engagement que d'user du régime de l'inscription maritime ; si elle n'existait pas, le nombre des marins doublerait en France », par M. Godeffroy, T2, p. 231. « Elle est un obstacle au développement de notre puissance navale ; ses inconvénients, ses résultats ; le recrutement pourrait suffire à l'armement de la flotte » par M. X. Raymond, T2, pp. 364-368. « L'inscription prenant tous les jeunes gens pour la marine de l'État, ceux qui restent disponibles pour la marine marchande sont dans de moins bonnes conditions » Chambre de commerce de Honfleur, T2, p. 410. « Limitation des années de services du marin » chambre de commerce d'Abbeville, T2, p. 437. « Les droits réservés aux gens de mer ne sont qu'une compensation à l'inscription maritime », chambre de commerce de Morlaix, T2, p. 470.

principe de l'institution de Colbert, c'est-à-dire le principe d'une inscription particulière pour les gens de mer, en vue du recrutement de la flotte. Bien que ce principe lui-même n'ait aujourd'hui guère raison d'être, la pratique l'a, jusqu'à ce jour respecté. (...). Elles se prêtent même au maintien de l'application du principe de l'inscription dans tout ce que l'application de ce principe a d'utile et de juste. Le seul progrès qu'elles réclament, relatif à une conséquence exagérée de la loi de brumaire, c'est que les armateurs et les non inscrits français puissent jouir, non plus en vertu d'autorisations arbitraires, mais en vertu de la loi, des droits dont, en vertu de la loi, jouissent aujourd'hui les armateurs et les non inscrits étrangers. Cette extension e liberté n'aurait pour les inscrits maritimes comme pour l'État ; pour l'État comme pour les inscrits maritimes que des avantages et pas un inconvénient. (...). En effet, moralement, historiquement, légalement, économiquement, militairement, matériellement, l'interdiction des non inscrits ne peut être considérée comme une compensation pour les inscrits maritimes. (...) En effet, primes, solde, demi-solde, droits à une pension de retraite, caisse des gens de mer et des invalides de la marine, immunités diverse, tout ce que l'État enfin a pu imaginer de moyens pour appeler les jeunes gens vers les professions maritimes et y retenir les vieillards, la liberté de l'industrie n'en entraînerait en aucune façon la suppression. (...). ...l'inscription maritime ne consiste pas et ne peut consister dans une aggravation de charges pour les populations maritimes. (...). En effet toute aggravation de charges pour les populations maritimes, si elle n'est pas équitablement compensée par des avantages réels, n'est et ne peut être que contraire à l'inscription maritime. Or la liberté de l'industrie est la condition et la garantie de cette équivalence des charges ou de la réalité de cette compensation ».

Le choix d'un système régalien fort a imposé un régime obligatoire coercitif et cela a aussi une signification pour toute l'activité maritime, car Colbert qui avait pensé l'ensemble de cette organisation au service de l'État, entendait aussi réguler le commerce. Au XIX^e siècle, le régime est souvent présenté comme juste mais mal fondé, car il n'est pas question pour autant de remettre en cause le principe général de cette « sécurité sociale », seulement d'en envisager une autorégulation. L'idée est que la profession devrait rester libre, parce qu'elle serait alors encore plus attractive et plus réactive. Cette maturité de réflexions semble par contre difficile encore à atteindre par le droit commun qui se débat dans ses démons de la responsabilité subjective et dans son paternalisme industriel social. C'est pourquoi on analyse bien que l'État a toujours cherché à équilibrer l'activité et ses contraintes, qui ne pourraient être autrement acceptables.

Recibido el 10 de diciembre de 2010, corregido del 12 al 15 de diciembre de 2010 y aceptado el 16 de diciembre de 2010.