
Être marin en Europe occidentale, 1550-1850

Gérard Le Bouëdec



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3351>

DOI : 10.4000/abpo.3351

ISBN : 978-2-7535-5185-5

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 28 juillet 2016

Pagination : 197-199

ISBN : 978-2-7535-5183-1

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Gérard Le Bouëdec, « *Être marin en Europe occidentale, 1550-1850* », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 123-2 | 2016, mis en ligne le 28 juin 2016, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3351> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.3351>

© Presses universitaires de Rennes

différencier les ateliers monétaires de Saint-Lô et de Caen, ce qui hache le récit et a pour résultat des redites. Il aurait sans doute été préférable de traiter l'ensemble de façon synthétique, ce qui aurait permis de réduire le nombre de pages, au moins pour certains chapitres. L'étude d'ateliers monétaires dans les provinces à l'époque moderne ouvre une voie nouvelle à la recherche. Elle appelle d'autres travaux du même genre qui permettront des comparaisons.

Yves COATIVY

BUTI, Gilbert, CABANTOUS, Alain, *Être marin en Europe occidentale, 1550-1850*, Rennes, PUR, coll. « Didact Histoire », 2016, 225 p.

Conformément aux règles de cette collection, les deux auteurs entraînent le lecteur dans l'atelier de l'historien pour lui faire découvrir une série de vies de marins ou de générations de marins français d'une même famille et présenter la diversité des trajectoires. Ce sont des fratries de pêcheurs de génération en génération, des marins qui alternent pêche et commerce, des pêcheurs-paysans, une famille en difficulté quand le père et son fils disparaissent dans un naufrage, une famille qui accomplit sur plusieurs générations une reconversion du long cours vers l'ostréiculture... Ce sont aussi des profils d'ascension professionnelle et sociale : le marin devient propriétaire d'un domaine viticole, des marins d'estuaires accèdent au négoce et à l'armement, des fils de familles deviennent officiers de la Marine. Les auteurs nous plongent ensuite au cœur d'un ensemble documentaire, avec un florilège de textes et tableaux pris dans d'autres pays maritimes, et un superbe cahier iconographique de 32 pages illustrant les questions du recrutement, de la formation, du travail et de la vie à bord, du costume, du risque, de la mort et de Dieu.

Être marin se décline en plusieurs volets et plusieurs questions. C'est d'abord une profession qui s'apprend à bord dans un environnement familial ou de voisinage, seuls les maîtres et capitaines accédant à une formation dans les écoles d'hydrographie. L'auto-renouvellement, particulièrement fort dans les pêches, mais moindre dans le commerce maritime, ne peut empêcher le recours à des jeunes issus des métiers de l'agriculture, de l'artisanat et du commerce. Quant au recrutement du grand corps de la Marine, il s'est progressivement replié sur les jeunes nobles qui accèdent aux écoles des gardes. L'exercice du métier de marin se fait sous le contrôle de l'État. Pour les armements à la pêche et au commerce, celui-ci se décharge de la formation des équipages de la Marine qui sont soumis à la conscription obligatoire du système des classes puis de l'inscription maritime, système contesté parfois, finalement accepté grâce aux mesures d'accompagnement. Mais ces marins pratiquent des navigations plurielles, à bord de flottes très typées, au sein d'équipages aux effectifs très variables, et à la composition et la hiérarchie bien différentes, tout comme le sont les rémunérations à la solde ou à la part. Même si l'ancrage local dans la pêche et le cabotage lui donne une plus grande cohésion, l'équipage est une communauté éphémère.

Comment se comporte(nt)-t-il(s) en mer ? Le navire est un huis clos où règnent la promiscuité, la crainte de voir les vivres détériorées, une hiérarchie et un ordre strict sous la direction du capitaine, l'exercice par quart de tâches multiples, un langage particulier. Malgré le souci croissant de l'hygiène, les hardes laissent peu de place au rechange et la panoplie du travailleur de la mer ne se met en place que progressivement. Ils sont tous soumis aux risques des maladies, des accidents, et l'usure par le métier fait vieillir plus vite. Le corps ainsi marqué est aussi un moyen

de se démarquer avec les tatouages et une démarche particulière. Mais c'est aussi leur vie qui est particulière, scandée par les départs, les séparations, les absences, les escales, les lieux de divertissements, la violence, les séditions, la captivité, la quarantaine, la crainte de mourir – surtout sans assistance religieuse et sans sépulture – jeune célibataire ou, souvent, chargé d'une famille qui se retrouve démunie.

Forment-ils un monde à part dans la société globale? Les métiers de la mer sont peu organisés pour s'imposer dans le paysage social. Ce sont les institutions d'encadrement qui vont en partie construire leur identité sociale. Le regard des autres fait le reste, stigmatisant davantage le matelot que le pêcheur. Mais le pluriel doit être de mise, car leur situation est effectivement diverse tout comme leur métier. Il est de coutume de classer les marins en trois groupes : le monde des pêcheurs présente la plus grande cohésion sociale; celui du commandement est plus étroit, fondé sur l'obtention du brevet et la détention de parts de navires ou d'avoirs immobiliers, sans parler du caractère fermé du grand corps; celui des matelots est le plus instable. Néanmoins la précarité semble toucher une grande partie des marins du fait de leur fragilité face aux mauvaises campagnes de pêche, aux invalidités, à la mort précoce, à la captivité, ce qui n'est pas incompatible avec des trajectoires de réussite individuelle. Si l'adage, « marin d'un jour, marin toujours » est une réalité, les crises conjoncturelles, les ruptures techniques et les changements de modèles affectent profondément les sociétés littorales, avec le risque de déclassement et de reconversion. Il est vrai que la pluriactivité, largement structurelle, témoigne de la capacité des sociétés à gérer leur temps et leur territoire et à supporter les à-coups de la vie de marin, du moins jusqu'à l'industrialisation des pêches et du commerce qui la fait régresser, et offre la possibilité d'une activité de complément. Pour le marin au cabotage et à la pêche, devenir mais aussi être biactif est une manière de rester marin. Que reste-t-il alors du clivage entre le monde de la mer et son environnement rural ou urbain? D'ailleurs, comment les armements antillais à Nantes, de l'océan Indien à Lorient, morutiers à Saint-Malo, sardiniers en Bretagne Sud et occidentale auraient-ils pu constituer leurs équipages sans puiser dans les réservoirs des campagnes et des métiers urbains? Le travail de la mer façonne le marin qu'il soit un descendant ou un nouvel arrivant : jeune, confronté au risque, à la violence des flots et de son environnement humain, à l'absence, à la mort, soumis à la conscription par l'État, il n'est effectivement pas un travailleur comme les autres.

Cette longue présentation permet certes de mettre en valeur les acquis de ce livre bien venu, mais aussi de revenir sur l'évolution de la recherche, car il n'aura échappé à aucun lecteur qu'il y a 20 ans, au terme provisoire d'un itinéraire brillant de productions scientifiques consacrées aux populations maritimes, Alain Cabantous publiait *Les Citoyens du Large, les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*. Cette approche culturelle nourrie des travaux sur les représentations, a inspiré de nombreuses études sur les identités maritimes. Des historiens (Gilbert Buti, Jacques Péret, Thierry Sauzeau, Christophe Cerino ou encore l'auteur de ces lignes – que ceux qui ne sont pas cités me pardonnent) qui se sont engagées sur une voie plus économique et sociale en étudiant le cabotage, les pêches côtières, l'exploitation de l'estran, les petits ports, ont découvert une réalité pluriactive des sociétés littorales à l'identité plus floue, ce qui n'est plus aujourd'hui remis en question. Cette orientation est au cœur des travaux de Gilbert Buti et notamment de son mémoire d'Habilitation qui abordait la question du recrutement des gens de mer à Marseille. Qu'écrivait-il? Que le marché de la main-d'œuvre intègre les populations non maritimes de l'intérieur et des étrangers, que le cabotage de proximité est assuré par des pluriactifs et des hors-service, que l'entrée tardive dans le métier fait une large place en ville aux fils d'artisans et de boutiquiers, bref que de nombreux novices qui n'ont pas suivi l'itinéraire de formation depuis le statut de mousse

viennent d'autres milieux que maritimes, et que finalement le clivage social est plus fort que le clivage d'appartenance ou non au monde des gens de mer.

Ce livre d'Alain Cabantous et Gilbert Buti fait donc la synthèse des deux orientations, culturelle d'une part, économique et sociale de l'autre, et réunit toutes les familles de marins, notamment les capitaines et le grand corps, puisqu'ils sont aussi « des hommes qui exercent le métier de marin ». Finalement, cet excellent livre aurait pu venir plus tôt. En 2007, lors du premier congrès du GIS d'Histoire maritime, Jacques Péret et Gilbert Buti avaient, dans cet esprit, présenté une excellente contribution sur l'évolution de la recherche concernant « Les gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne » (*Revue maritime*, n° 10-11, 2010, p. 135-159). En effet, depuis, la recherche s'est déplacée vers d'autres centres d'intérêt dans une perspective plus internationale et interdisciplinaire, dans le cadre du GIS d'Histoire maritime devenu Histoire et sciences de la mer conventionné avec le CNRS. Ainsi, la recherche sur les gens de mer s'est-elle orientée vers le marché international de la main-d'œuvre maritime, les contrats d'engagement et les rémunérations, aussi bien en Méditerranée qu'en Atlantique, dans l'Océan Indien et la mer de Chine. Souhaitons que la question *Être marin ?* soit dans l'avenir abordée sur le temps plus long et dans une perspective mondiale.

Gérard LE BOUËDEC

SAFFROY, Frédéric, *Le Bouclier de Neptune. La politique de défense des bases françaises en Méditerranée (1912-1931)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2015, 391 p.

Avec la publication de la thèse de Frédéric Saffroy sur les fortifications côtières françaises de la première moitié du xx^e siècle se voit comblé un vide historiographique. Si les ouvrages et la pensée stratégique du « système Séré de Rivière », tous comme ceux de la « ligne Maginot », ont fait l'objet de nombreux travaux, la question du dispositif mis en place entre le début du siècle et la Seconde Guerre mondiale restait en souffrance et c'est un des grands mérites de cet ouvrage d'y répondre de manière étayée.

Si le sentiment de l'opinion publique au lendemain de la Première Guerre mondiale est d'avoir assisté à la faillite de la doctrine navale traditionnelle, qui prévoyait l'engagement des gros bâtiments de surface dans une très classique guerre d'es-cadre, les enseignements du conflit sur mer n'en sont pas moins considérables. En effet, l'arme sous-marine a montré toute l'efficacité de sa doctrine d'emploi, révélant par là même toute la dangerosité des atterrages qui nécessitent dès lors une protection renforcée. Si la défense des côtes n'est évidemment pas délaissée par la marine française à la veille du conflit, alors qu'elle se voit confier la responsabilité du bassin méditerranéen dans le cadre de la répartition entre les flottes alliées des théâtres d'opération, elle est rapidement mise à mal par les besoins de l'Armée qui, sur le front de l'Ouest, rapatrie tous les renforts en hommes et en artillerie lourde répartis sur le littoral. En réalité, à la veille du premier conflit mondial, malgré les réformes entreprises au début des années 1890, puis à nouveau en 1904 et 1913, l'Armée refuse de prendre réellement en compte les besoins spécifiques de la Marine, révélant une analyse antagoniste des besoins ; ainsi, à la notion d'invulnérabilité des frontières, posée comme un principe absolu par l'Armée, répond la protection des bases et arsenaux pour la Marine qui se soucie peu de la seule maîtrise territoriale. La guerre venue, la contradiction éclate au détriment de la Marine. Dépouillée de son artillerie lourde, elle n'a pourtant cessé de reprendre la main sur la défense des