

A N N A L E S
BRETAGNE
PAYS DE L'OUEST

Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest

Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine

109-1 | 2002

Varia

La pluriactivité dans les sociétés littorales XVIIe- XIXe siècle

Gérard Le Bouëdec



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1627>

DOI : 10.4000/abpo.1627

ISBN : 978-2-7535-1485-0

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 mars 2002

Pagination : 61-90

ISBN : 978-2-86847-708-8

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Gérard Le Bouëdec, « La pluriactivité dans les sociétés littorales XVIIe-XIXe siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 109-1 | 2002, mis en ligne le 20 mars 2004, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1627> ; DOI : 10.4000/abpo.1627

La pluriactivité dans les sociétés littorales XVII^e-XIX^e siècle

Gérard LE BOUEDEC

Professeur d'histoire moderne
Directeur du SOLITO, université de Bretagne-Sud

Les travaux de Ronald Hubscher, Claude-Isabelle Brelot, Jean-Luc Mayaud, Gérard Gayot, Jean-Pierre Hirsch ont largement démontré, depuis vingt ans, l'opérationnalité du concept de pluriactivité dans les campagnes du XIX^e siècle. Cet article constitue un premier essai pour en vérifier la pertinence dans les sociétés littorales du XVII^e au XX^e siècle.

Les villes et les bourgs du littoral sont d'abord des agglomérations comme les autres. Claude Nières exprime parfaitement cette réalité en écrivant :

« Nous devons trouver dans chaque ville un ensemble d'occupations communes à toutes parce qu'elles couvraient des besoins élémentaires, essentiels [...]. Le particularisme des cités se retrouve dans l'existence de champs professionnels nouveaux et dans le gonflement de certaines activités¹. »

Toute société littorale urbaine ou rurale comprend d'abord quatre grandes branches de métiers : les métiers de l'alimentation, de la boisson et de l'hébergement ; les métiers de l'habillement, de la création à l'entretien ; les métiers du cuir ; ceux du bâtiment et des travaux publics. Le monde du commerce commence avec les artisans qui fabriquent et vendent leur propre production. Ils restent très liés au monde des boutiquiers et autres regrattiers. Au-dessus, se trouvent ceux qui vendent ce qu'ils ne produisent pas et alors on entre dans la sphère des marchands spécialisés puis des marchands en gros, des brasseurs d'affaires. Dans les bourgs et les villages, en dehors du noyau des métiers de l'artisanat et du petit commerce, l'essentiel de la population est mobilisée par le travail agricole pour assurer la subsistance de la communauté. Avec des écarts importants, selon l'échelle des paroisses puis des communes, on retrouve les professions de l'administration, de la justice, de la santé et l'instruction, sans oublier la présence de l'armée. Que l'on soit en ville ou à la campagne, la catégorie des domestiques et des journaliers est très présente.

1. NIERES, Claude, *Les villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, thèse d'État, université Paris IV-Sorbonne, 1986, inédite.

Les communautés du littoral se distinguent par l'existence de champs professionnels spécifiques et par le gonflement des effectifs de certaines activités induites. Ce sont d'abord les navigants qui constituent une communauté de bord et qui est marquée par le poids de la hiérarchie du commandement et la diversité des fonctions techniques, mais qui regroupe surtout la masse des hommes à tout faire que sont les matelots. Ce sont ensuite les métiers de la sphère para-maritime : les personnels des institutions maritimes et de l'administration des ports, les employés des services d'entretien des infrastructures portuaires, de la manutention et du gardiennage et bien évidemment de la construction navale. Ces métiers de la construction navale s'insèrent dans le processus industrialisant induit par les activités maritimes, mais qu'il ne faut pas surestimer. Le développement des industries du traitement des produits coloniaux (sucre, tabac, coton) puis des produits primaires de la Révolution industrielle d'une part, le traitement artisanal du poisson puis dans les conserveries d'autre part, gonflent les effectifs ouvriers².

Dans cet espace d'interface qu'est la zone littorale, les usages de la mer ne déterminent pas de clivages étanches entre les populations terriennes et maritimes. Le rapport à la mer est variable. Si le concept de vocation maritime est trop souvent invoqué pour qualifier au nom d'un déterminisme ou d'une force irrésistible le choix des riverains qui s'engagent dans une voie maritime pure et dure, celui de pluriactivité permet de décliner les rapports complexes que nouent les populations du littoral avec l'estran et la mer.

Le constat de l'exercice pluriprofessionnel

La mixité professionnelle déclarée

Les sources nous offrent, avec les professions mixtes, une première approche de la pluriprofessionnalit . Les registres de catholicité des paroisses rurales littorales, et plus particulièrement les actes de baptême, permettent de recenser les déclarations de bi-activité de certains paroissiens. Elles se répartissent en deux catégories. L'exercice d'un métier maritime se conjugue fréquemment avec celui de la terre. Laboureur et matelot ou ménager et matelot   Groix³, laboureur et matelot, laboureur et navigateur, laboureur et marinier   Carnac⁴ dans les années 1720; marin et laboureur, c'est aussi le profil que l'on rencontre plus à l'ouest à Erdeven en 1730-1732⁵.

2. LE BOUEDEC, Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Colin, coll. U, 1997, p. 242-253.

3. MOISAN, Emmanuelle, *Les paroisses littorales et les activités pêche dans l'amirauté de Vannes, d'après le Mémoire de Le Masson du Parc*, mémoire de maîtrise, direct. Gérard Le Bouëdec (dir.), université Bretagne-sud, 1998, p. 81.

4. *Ibidem*, p. 81

5. HANQUEZ, Nathalie, *Les comportements familiaux au XVIII  siècle dans les paroisses d'Erdeven et de Rianteac*, mémoire de maîtrise, université Bretagne-Sud, Gérard Le Bouëdec (dir.), 1998, p. 31.

Jacques Cotty et Gérard Hamon repèrent ce bimétier, laboureur et matelot dans les registres paroissiaux de Penmarc'h en 1694-1698⁶. Ce profil apparaît fréquemment dans les sources judiciaires parmi les témoins dans les paroisses littorales⁷. Le modèle du paysan-pêcheur est largement confirmé dans l'enquête de Le Masson du Parc, en 1726, dans le Trégor : 53 % des pêcheurs sont également laboureurs ou journaliers agricoles⁸. En 1840 encore, à Tréboul, Jean-Michel Le Boulanger donne les exemples de Jean-Guillaume Saliou, aide-cultivateur et pêcheur de sardine ou de Guillaume Le Doaré, marin-pêcheur et cultivateur. La mixité professionnelle affirmée fait apparaître un second type d'association, un métier de l'artisanat ou du petit commerce et un métier de la mer. À Belle-Île, dans la paroisse de Sauzon, en 1720-1730, la profession de marinier est associée, dans les registres paroissiaux à forgeron, tisserand, tailleur, tonnelier. À Quiberon, le matelot peut être aussi boulanger, à Groix, maçon, à Erdeven, charpentier, à Saint-Michel-en-Grève dans le Trégor, menuisier, poissonnier, boucher. Mais dans ces paroisses rurales, la bi-activité n'est pas limitée à la seule conjugaison d'un métier maritime avec un autre métier. Le cabaretier-laboureur, le cordonnier-laboureur, le tailleur-laboureur, le fermier-forgeron, le maréchal-fermier viennent rappeler que la mixité professionnelle n'est pas un marqueur exclusif des gens de mer à temps partiel.

La mixité professionnelle s'observe également dans les villes littorales. Le paysan-pêcheur cède la place, à Dunkerque, d'après les registres de capitation, au pêcheur exerçant une autre profession dans le petit commerce (boutique, cabaret, vente de poterie, friperie), le jardinage et la manutention portuaire. La double activité paraît plus courante dans le monde des matelots. Sur les 96 cas repérés de 1695 à 1780 dans la capitation dunkerquoise, le second métier appartient au secteur de l'artisanat (tailleur, boulanger), au monde des journaliers, mais surtout s'exerce dans le petit commerce (cabaret, petite boutique, vente) et majoritairement dans les métiers de la manutention (porte-sac, brouetteur, travailleur de vin, mesureur, chargeur)⁹. Cette déclaration de bi-activité par les contribuables s'observe aussi dans la construction navale. Si les constructeurs d'unités de pêche et de cabotage des paroisses rurales relèvent du profil laboureur-constructeur, comme Jean Le Quer à Carnac dans l'amirauté de Vannes, les constructeurs de caboteurs à Auray exercent une double activité associant à la construction, le petit commerce ou le cabaret. Yves Le Galliot est constructeur et marchand de bois tout comme Martin Luco. Guillaume Jean-Marie

6. COTTY, Jacques et HAMON, Gérard, *La population de Penmarc'h au XVIII^e siècle. Étude de démographie historique*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1974, p. 14-16.

7. ROPERCH, Solenn, *Les populations littorales entre terre et mer : la presqu'île de Quiberon au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, Gérard Le Bouëdec (dir.), université Bretagne-Sud, 1999, p. 99.

8. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer dans le Trégor au XVIII^e siècle*, doctorat d'Histoire, direct. Claude Nières, université Rennes 2, 2000, p. 557-559 et 1357-1362.

9. CABANTOUS, Alain, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek-Edition, p. 111 et 117-120.

Coh l ac est constructeur et commerçant. Quant   Jean Bourhis, il se dit charpentier et cabaretier¹⁰. Mais il ne faut pas surestimer le poids de ces dénominations mixtes déclarées.   Quiberon, elles ne représentent que 1,18 % sur un corpus de 400 professions recensées parmi les pères des baptis s¹¹. Ces taux sont de 3,33 % à Sauzon (Belle- le), 0,7 %   Groix, 1,58 %   Carnac¹². La proportion annuelle de « double-actif » relevée par Alain Cabantous   Dunkerque dans les cahiers de capitation se situe entre 1 et 2 %. On peut déjà constater que Le Masson du Parc, dans son enquête dans le Trégor, nous donne une autre échelle de l'exercice de la pluri-professionnalité puisque les 2/3 des pêcheurs exercent une autre activité. Le regard attentif des autres donne une autre dimension de la réalité de la pratique de la pluriactivité que ne peut exprimer l'autodéclaration dans un registre paroissial ou fiscal.

La pluriactivité à l'échelle de la famille

Sur le littoral sardinier breton, la bi-activité agriculture-pêche se vit au niveau du couple ou de la famille. Le cahier de doléances de Quiberon indique que « les terres ne sont travaillées que par les femmes, les maris et les enfants étant obligés d'aller en mer pour se procurer le pain nécessaire pour huit mois de l'ann e¹³ ». Un siècle plus tard, en 1866, et avant que l'industrie de la conserve ne modifie cet équilibre, le ménage type quiberonnais associe un marin et une cultivatrice dans une proportion écrasante, 206 ménages sur 236¹⁴. Cette féminisation de l'agriculture s'observe particulièrement dans les  les où l'activité halieutique s'est affirmée, notamment durant le XVIII  siècle, même si ce processus est déjà bien amorcé à l' le d'Yeu au siècle pr c dent. Og e indique qu'à Ouessant « les hommes ne s'occupent qu'à la pêche » et que « les femmes labourent la terre ». On observe à Groix, à la fin du XVIII  siècle, le même phénomène qu'à Yeu. Les seillons de terre affermés sont cultivés par des femmes. Dominique Guillemet rappelle les notices d'Og e en ce qui concerne les petites  les.   Bréhat, en 1792, ce sont « les femmes qui se mêlent ici de cette partie » ; à Batz, « les femmes font la culture des terres » ; à Houat, « les femmes seules s'occupent de cette culture¹⁵ ». En ville, la femme occupe plus fr -

10. DANDO, Erwan., *Construction navale et maîtres-constructeurs de navires sur le golfe du Morbihan de 1750 à 1789*, mémoire de maîtrise, Gérard Le Bouëdec (dir.), université Rennes 2, 1996.

11. ROPERCH, Solenn, *Les populations littorales...*, op. cit., (statistiques établies sur les baptêmes de trois périodes 1730-1735, 1772-1776, 1785-1789).

12. MOISAN, Emmanuelle, *Les paroisses littorales...*, op. cit.

13. DANIGO, J., « Les doléances maritimes des paroisses de la Bretagne méridionale de la Vilaine à l' lorn en 1789 », *Mémoires de la Société Historique et Archéologique de Bretagne*, 1977, p. 149.

14. LE BIHAN, Jeanine, *La filière de la pêche de la sardine   Quiberon (1865-1914)*, mémoire de maîtrise, Gérard Le Bouëdec (dir.), université Bretagne-Sud, 1998.

15. GUILLEMET, Dominique, *Les  les de l'ouest, de Bréhat   Oléron du Moyen âge à la Révolution*, La Crèche, Geste édition, 2000, p. 81-83.

quemment un emploi dans l'artisanat et le petit commerce. À Dieppe, lors de leur mariage, les capitaines épousent souvent une dentellière où une lingère, les maîtres préfèrent les fileuses, les mariniers, les dentellières. Les matelots choisissent plutôt une fileuse mais ne dédaignent pas les dentellières. Alain Cabantous ajoute qu'à Dunkerque, Boulogne et au Havre, certaines femmes tiennent une poissonnerie, une boutique de mercerie ou un cabaret¹⁶. D'après le commissaire aux classes Mollandon, en 1753, les femmes de maîtres de barques de Lannion sont amenées à ouvrir des boutiques puisque « comme la chambre ou cabine des maîtres dans les barques porte, exception de fret, tout ce qu'ils peuvent y renfermer, de là sont l'établissement dans la ville d'une petite boutique que leurs femmes gouvernent et où elles débitent du sel, du savon des figues, des raisins, de la *candelle*, quelque peu de *fayence* et de la vaisselle de terre¹⁷ ». À Lorient, entre 1757 et 1777, dix charpentiers, trois cordiers, deux scieurs de long, un voilier, un maître calfat, un canotier du port-arsenal tiennent un cabaret¹⁸. Mais ces déclarations ne doivent pas dissimuler que l'établissement est tenu avant tout par la femme. Il suffit, pour s'en convaincre, de noter que, lors des descentes des employés des Devoirs, c'est la femme qui leur ouvre la cave. C'est l'occasion de souligner que les sources sous-évaluent la multiactivité et les emplois temporaires. Une ouvrière de presse ou de conserverie ne déclare pas cet emploi saisonnier devant l'état civil.

La pluriactivité maritime

L'activité maritime est elle-même plurielle. Une carrière de navigant fait apparaître une diversité de formes d'embarquement. Alain Cabantous donne l'exemple de Conrad Bauz à Dunkerque. Il est « matelot (sans précision) entre mai 1750 et avril 1773, puis matelot à Islande entre avril et septembre 1773, matelot au cabotage vers Bordeaux entre octobre 1774 et janvier 1775, saleur en Islande entre avril 1775 et octobre 1775, matelot au long cours vers Sétubal entre novembre et décembre 1775, matelot à Terre-Neuve entre mars et octobre 1776, matelot au long cours vers Sétubal entre octobre et décembre 1776, matelot à Terre-Neuve entre avril et octobre 1777¹⁹ ». Cette polyvalence traduit l'éventail de l'offre d'embarquements du port de Dunkerque. Il faut pouvoir décoder ces trajectoires pour faire la part entre l'obligatoire et le choix. Ainsi à Lorient-Port-Louis au XVIII^e siècle, la palette des embarquements possibles est très large. Pourtant un engagement sur les vaisseaux de la compagnie des Indes ne relève pas nécessairement d'un choix comme le montre la carrière de Pierre Nio. Il embarque à la pêche à 14 ans, en 1743, et sert sur les chaloupes sans interruption jusqu'en 1753.

16. CABANTOUS, Alain, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991, p. 291, 372.

17. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, *op. cit.*, p. 641.

18. FITAMANT, Lénéaig, *Le monde des cabaretiers et aubergistes et la société lorientaise de 1757 à 1777*, mémoire de maîtrise, Gérard Le Bouëdec (dir.), université Bretagne-Sud, 1998, p. 31-32.

19. CABANTOUS, Alain, *La mer et les hommes...*, *op. cit.*, p. 118.

De 1754   1757, il navigue au cabotage sur la côte atlantique, notamment sur les liaisons Bretagne-sud/ Bordeaux. En 1758, à 29 ans, il fait son premier voyage sur un vaisseau de la compagnie des Indes, mais cet engagement est consécutive à une levée d'autorité! Cette campagne dure un an et neuf mois. Il effectue ensuite un voyage au cabotage avant d'être levé à nouveau mais pour servir sur les vaisseaux de la Marine du roi comme matelot puis quartier-maître. Les années de long cours, voire de cabotage, s'insèrent dans une carrière consacrée avant tout à la pêche côtière. Après les embarquements contraints sur les vaisseaux de la compagnie ou du roi, il reprend son service à la p che²⁰. La professionnalisation de l'activité de la pêche à Groix se traduit par une opposition, en 1749, aux levées que la compagnie des Indes organise pour recruter ses équipages. « La situation déplorable où se trouvent les insulaires de Groix nous oblige d'avoir recours à votre grandeur pour lui présenter que les levées de matelots qu'on y fait actuellement pour le service de la compagnie des Indes vont les réduire à une extrême misère par la cessation de leur commerce qui consiste uniquement dans la pêche à la sardine et autres poissons qui est leur seule ressource, le produit de toutes leurs terres ne pouvant les faire vivre trois mois la meilleure ann e²¹. »

Si la polyvalence s'observe dans les aires portuaires où l'offre d'embarquement est particulièrement riche, la bivalence maritime est monnaie courante. Dans le Trégor,   Pleumeur-Gautier, Le Masson du Parc rencontre des petits pêcheurs et pêcheurs de goémon. La bivalence pêche-cabotage est plus classique. Dans les actes de réception de l'Amirauté de Vannes des maîtres de cabotage de Quiberon, les récapitulatifs de carrière mentionnent « cabotage et pesche », « trafic de la sardine et pêche au poisson frais » ou « pêche et transport de la sardine²² ». Ce statut mixte de pêcheur-caboteur est une réalité forte et durable.   Belle- le, dans la deuxième moitié du XVIII  siècle, sur 246 classés ayant au moins exercé cinq ans à la mer, 127 vivent d'une polyactivité maritime, 75 associent pêche et cabotage, 17 pêche et long cours, 2 pêche et pilotage, 25 pêche, cabotage et long cours et 8 cabotage et long cours²³. Un siècle plus tard, les registres de l'inscription maritime de Quiberon, de 1865 à 1893, présentent les mêmes profils. Sur 1475 inscrits quiberonnais, 575 apparaissent avec la mention cabotage-pêche, 15 pêche-long cours, 153 cabotage-long cours et 299 long cours-cabotage-p che²⁴. Dans la seconde moitié du XIX  siècle, 46 % des inscrits du syndicat d'Auray et 45,5 % du syndicat d' tel pratiquent pêche-cabotage-bornage²⁵.

20. DANIEL, Nathalie, *Des navigants de Riantec dans la compagnie des Indes (1749-1768)*, mémoire de maîtrise, Gérard Le Bouëdec (dir.), université Rennes 2, 1995, p. 119.

21. ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime, l'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, PUR, 2000, p. 93.

22. ROPERCH, Solenn, *Les populations littorales...*, op. cit., p. 106.

23. CERINO, Christophe, *Sociétés insulaires, guerres maritimes et garnisons, Belle- le au siècle de Louis XV*, thèse de doctorat d'Histoire, Claude Nières (dir.), Rennes 2, 2001, 4 tomes, chap. 5.

24. LE BIHAN, Jeannine, *La filière de la pêche...*, op. cit., p. 59.

25. AULARD, Patricia, *Pluriactivité, mobilité, adaptation chez les inscrits maritimes des quartiers de Vannes et Auray dans la seconde moitié du XIX  siècle*, mémoire de DEA, université Rennes 2, 1995.

La bi-activité pêche-cabotage s'observe dans de nombreux ports de pêche qui utilisent nécessairement le cabotage pour leurs approvisionnements en roque, sel et huile et les expéditions des poissons traités. Le statut de demi-soldier n'interrompt même pas, dans la première moitié du XIX^e siècle cette activité de pêcheur-caboteur²⁶. Cette bivalence est d'autant plus courante que l'embarcation se prête à la polyvalence. Guy Le Meur, de Lézardrieux, maître de la barque de trois tonneaux, *le Saint-Jean*, prend un congé, le 12 février 1784, pour aller couper le goémon, puis le 28 juillet un second congé pour Guernesey avec une cargaison de volaille et de graisse²⁷. À Concarneau, Dominique Robin fait remarquer que, en 1756, 8,2 % des demandes de congés au cabotage concernent des chaloupes sardinières²⁸. Des caboteurs-borneurs des quartiers de Vannes et d'Auray assurent conjointement le transport de marchandises et de passagers et une activité de pêche côtière et même de drague d'huîtres. Cette même polyvalence cabotage-pêche s'observe dans la région de Royan et de Fourras.

La pluriactivité maritime mobilise toute la famille dans la filière halieutique. Le maire de Dieppe, dans un mémoire de 1775, fait la démonstration de la nécessité pour le pêcheur de disposer d'une famille pour façonner les cordes, les hameçons et les filets et en assurer l'entretien :

« Il n'est point d'état, enfin, auquel le concours des travaux de la femme sont aussi indispensablement nécessaires que dans celui de pêcheur. Si sa famille est nombreuse, son gain augmente dans la même proportion. Il est bien des travaux à la portée des enfants²⁹. »

Alain Cabantous a montré cette complémentarité familiale dans les ports de pêche de la Manche. Au Courgain, à Calais, les femmes et les filles pêchent les appâts. À Cayeux et du côté de Hurdel, elles sont vérotières. Sur le plateau cauchois, non seulement elles participent à la collecte des appâts, mais encore à la culture du chanvre, puis à la filature et au tissage des filets. Les maires et députés de Lorient, de Concarneau et du Port-Louis évoquent cette réalité dans leur adresse aux États de Bretagne en décembre 1778 :

« Ce commerce occupe six mille familles ; les femmes travaillent les unes dans les magasins, sous la direction des fabricants, à saler, arranger et préparer le poisson, les autres sont occupées pendant toute l'année à filer et faire des filets, les enfants même à l'âge le plus tendre sont occupés à ce dernier travail, il donne conséquemment la subsistance à tous les habitants des villes et ce commerce se fait³⁰. »

26. ROLLANDO, Gaëlle., *Le système sardinier de la rivière d'Étel (182-1860)*, mémoire de maîtrise, Gérard Le Bouëdec (dir.), université Bretagne-sud, 2000, p. 87.

27. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, op. cit., p. 928.

28. ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, op. cit., p. 99.

29. Idées préliminaires et prospectus d'un ouvrage sur les pêches maritimes en France par M. LEMOYNE, maire de Dieppe, Paris, imprimerie royale, 1777.

30. ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, op. cit., p. 117.

En effet ces diverses activités s'inscrivent dans un calendrier annuel, la période hivernale étant consacrée aux tâches de fabrication et de réparation des outils, l'été au traitement du poisson dans les presses. Avec l'industrialisation des pêches et le développement des conserveries, la mobilisation familiale se transforme. La monoactivit  sardinière enr gimente toute la famille, les hommes sur les chaloupes, les femmes et les enfants à l'usine. Premier indice, alors qu'à Quiberon, en 1866, 71,2 % des ménages associaient un marin à une cultivatrice, en 1881, ils ne sont plus que 13,5 %³¹. Du Finistère à la Gironde, les 159 usines de 1881 comptent 500 ouvriers, 1500 à 2000 ferblantiers-soudeurs mais 13 500 ouvri res³². L'industrie sardinière est bien une affaire de femmes et d'enfants. Elles trouvent dans la conserverie l'emploi de complément. Jusqu'aux années 1850-1860 les femmes restaient au foyer et travaillaient la terre ou fabriquaient et ramendaient les filets. L'industrie fournit les filets de coton, la conserverie transforme la femme en ouvrière d'usine. Les crises sardinières montrent alors que cette spécialisation familiale dans la seule filière halieutique au détriment d'un ancrage agricole fragilise la société des ports de pêche.

Les femmes embarquent-elles ? Y-a-t-il des femmes matelotes ? Dans les quartiers de Vannes et d'Auray,   S n , Auray, Sarzeau, Damgan, La Trinité-sur-mer, elles embarquent à la fois à bord de petites embarcations non déclarées mais surtout à bord des bateaux armés à la pêche mais aussi au commerce. En 1874, sur 461 femmes embarquées à la pêche, 454 ont un rapport familial avec un inscrit maritime. Bien évidemment ces femmes ne sont pas des inscrites maritimes, c'est un statut qui n'existe pas au féminin, mais elles sont portées au dos des rôles pour participer à la drague des huîtres, que ce soit sur des bateaux armés à la pêche ou bornage. Mais,   S n , il semble que les femmes montent à bord des sinagots³³ en dehors de la drague, si l'on en croit la lettre du maire du 16 juin 1861 :

« La défense que monsieur le Commissaire vient de faire aux pêcheurs de S n  d'embarquer leurs femmes et leurs filles pour la pêche, aura pour résultat inévitable d'empêcher plus de 200 femmes et filles de ma commune de gagner leur vie, et par conséquent, de les réduire à la mendicité, chose déplorable pour une commune qui n'a jamais eu de mendiants³⁴. »

La pluriactivité et les cycles saisonniers

La pluriactivité maritime s'inscrit souvent dans un cycle saisonnier. Dans la baie de Morlaix, paroisse de Plougasnou, au havre de T renez, cinq gabares font la saison de la pêche au maquereau, puis le reste de l'année sont employées exclusivement au commerce du goémon et du sable

31. LE BIHAN, Jeannine, *La filiere de la pêche...*, op. cit., p. 81

32. LE BOULANGER, Jean-Michel, *Douarnenez, de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, PUR, 2001, 502 p.

33. Sinagots : embarcations du golfe du Morbihan

34. AULARD, Patricia, *Pluriactivité, mobilité, adaptation...*, op. cit., p. 199-201.

marin³⁵. La biactivité pêche-cabotage respecte souvent le calendrier des pêches. F. Joye de Port-Louis n'arme pas au cabotage pendant les étés 1730-1731 durant la saison sardinière³⁶. Mais le cabotage peut n'être qu'une opportunité dans l'année halieutique. Pour le pêcheur, il s'agit aussi de profiter d'une occasion pour se transformer en pilote côtier ou d'accès de rade en profitant du manque de pilotes lamaneurs³⁷. Mais cette pluriactivité s'observe tout naturellement dans les aires portuaires d'offres diversifiées d'embarquement. Élie Boisson, reçu maître en 1735 au Port-Louis, navigue avant tout comme charpentier sur les vaisseaux de la compagnie, mais ne dédaigne pas commander au cabotage à l'occasion entre deux embarquements au long cours.

Société littorale et activités maritimes

La pêche : une activité de terrien

La pêche est d'abord une activité de terrien. L'estran n'est qu'une excroissance du finage villageois. On peut le mesurer dans les conflits qui naissent entre communautés à propos de la récolte du goémon. En 1724, à Plougrescant dans le Trégor, des habitants de Trédarzac et de Troguery viennent, durant la nuit, récolter du goémon. Un conflit éclate, quand les paroissiens de Plougrescant les découvrent, ce qui oblige les juges de l'Amirauté à ouvrir une procédure. Or elle pose clairement la question du territoire :

« La question est de savoir si des particuliers qui ne sont point des habitants d'une paroisse qui a son territoire sur les côtes de la mer, où il croit une herbe qui se nomme vulgairement *gouesmon*, *wraicq*, *vraiq* ou *sar* ont droit d'y venir d'y couper [...]. La paroisse de Plougrescant et son territoire s'étendent jusqu'au bord de la pleine mer, les rivages sont d'une infinité de rochers sur lesquels il croit cette herbe appelée *wraicq*, *vraiq*, *sar* ou *gouesmon* qui se découvre lorsque la mer baisse à toutes les marées, on voit alors des terres contiguës des rivages³⁸. »

L'appropriation de l'estran par les riverains se traduit également par l'implantation d'écluses et de pêcheries fixes³⁹ comme à Noirmoutier :

« Les côtes qui bordent l'île de Noirmoutier le long de la bande de l'ouest sont sablonneuses et parsemées de quelques rochers entre lesquels les riverains de l'Herbaudière et des autres hameaux voisins ont fait des retenues d'eau que l'on nomme très improprement écluses⁴⁰. »

35. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, *op. cit.*, p. 450.

36. BORAUD, Guillaume, *Le cabotage dans l'amirauté de Vannes (1730-1752)*, mémoire de maîtrise, Gérard Le Bouëdec (dir.), université Rennes 2, 1995, p. 68.

37. Pilotes utilisés pour entrer et sortir des ports.

38. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, *op. cit.*, p. 443.

39. BOUCARD, J, *Les écluses à poisson dans l'île de Ré*, La Rochelle, Rupella, 1984, 385 p.; MARTIN, Pierre, thèse en cours direct. Gérard Le Bouëdec, (université de Bretagne-sud) sur les fermiers des droits maritimes en Bretagne du XV^e au XVIII^e siècle.

40. GUILLEMET, Dominique, *Les îles de l'ouest...*, *op. cit.*, p. 95.

L'aff gement ou l'arrentement des terres *frostes* de l'Aunis-Saintonge au golfe du Morbihan permet l'aménagement des salines qui constituent des excroissances amphibies du territoire des paroisses littorales⁴¹. Cette correspondance de mai 1867 de l'administrateur local des affaires maritimes à Vannes au commissaire général de Lorient, à propos d'une lettre du directeur des douanes, rappelle les droits qu'ont les riverains quant à la pêche sur les grèves :

« De tout temps, les riverains de toutes les catégories, y compris les douaniers et leurs familles, ont été autorisés à recueillir les produits marins coquilliers et autres abandonnés par la mer sur les grèves. Jamais l'administration de la Marine n'a mis d'opposition à l'enlèvement pendant toute l'année par les riverains de moules gisant sur les bancs ou des rochers non classés, des palourdes, des bigorneaux, poissons divers et crustacés restés sur les rivages et parmi les rochers de mer basse [...]. Ces riverains ont également droit à la pêche avec des lignes, qu'elle se pratique à terre ou à bord d'un bateau de plaisance. Ces facilités de pêche sur les grèves concédées indistinctement à tous les riverains trouvent leur consécration dans l'ordonnance de 1681 et les actes intervenus depuis en matière de pêche c ti re⁴². »

La composition socio-professionnelle de l'ensemble des accusés et des témoins des paroisses littorales de l'Amirauté de Cornouaille impliqués dans des pillages de navires naufragés sur les estrans entre 1747 et 1770 permet d'avoir un aperçu de ces riverains qui assimilent le droit de pillage au droit de cueillette des riverains⁴³.

**Tableau 1 – Société littorale et pillage
dans l'Amirauté de Quimper au XVIII  siècle**

Professions connues	Accusés (corpus de 45)	Témoins (corpus de 133)
Laboureur*	51,0 %	35,3 %
berger	4,0 %	
Journalier(e), domestique	17,7 %	30,8 %
jardinier		0,7 %
meunier	11,1 %	3,0 %
artisans	8,8 %	18,4 %
Gens de mer	8,8 %	12,7 %

* Laboureur, laboureur et domestique, ménager et laboureur, métayer-laboureur, laboureur et garde-côte

Le Masson du Parc classe en trois grandes catégories les pêches auxquelles se livrent les riverains, qu'ils dénomment « les pescheurs riverains et les tendeurs de basses eaux ». D'abord, les pêches de proximité, dans

41. BURON, Gildas, *Bretagne des marais salants*, Morlaix, Skol Vreizh, 2000, 175 p.

42. AULARD, Patricia, *Pluriactivité, mobilité, adaptation...*, *op. cit.*, p. 166-167.

43. COLLOBERT, Gw nola, *La culture populaire littorale : naufrages et pillages dans l'amirauté de Quimper (1747-1770)*, mémoire de maîtrise, université Bretagne-sud, Gérard Le Bouëdec (dir.), 2000.

les petites criques et sur les vasières, sans embarcation, et avec quelques outils rudimentaires qui permettent de se saisir d'anguilles, d'aiguillettes, de crevettes et de *guedre* ou *guildre*, appât de substitution à la rogue pour la pêche sardinière⁴⁴. Ensuite, la pêche à pied, qui consiste en une cueillette des crustacés, des coquillages et de vers marins. Le goémon d'épave relève aussi de la pêche à pied. En revanche, l'exploitation des herbiers et des goémons de rive coupés sur les rochers découverts à basse mer est l'objet d'une réglementation stricte dans l'article X de l'ordonnance de 1681. Le goémon de rive fixé aux rochers est considéré comme une production du territoire villageois et, à ce titre, il appartient aux habitants de la paroisse riveraine. Or, cette collecte ou cette pêche s'insère parfaitement dans l'économie agricole. Cette délibération du directoire du district de Pontrioux, le 10 mai 1793, est très explicite :

« [...] Cette plante maritime est nécessaire non seulement pour l'engrais des terres, mais même pour le chauffage des habitants qui n'ont pas de bois à feu sur les lieux et qui ne peuvent s'en procurer qu'à grand frais. [...] Elle supplée au défaut de feuillages et des fruits propres à faire du fumier, avantages dont jouissent les paroisses de l'intérieur qui, étant pourvues de bois à discrétion, emploient à faire du fumier les matières que les riverains de la mer conservent précieusement pour faire du feu⁴⁵. »

Le sable marin, le maerl, mais également la *guedre* sont d'autres formes d'engrais pour l'agriculture littorale. La drague des huîtres dans le golfe du Morbihan, dans la deuxième du XIX^e siècle, est le fait d'inscrits plus que temporaires. Les correspondances de l'administration des affaires maritimes sont très claires :

« Or, ces embarcations (draguant à l'aviron) sont en majeure partie commandées par des inscrits qui ne prennent leur rôle que quelques jours avant la drague et le déposent aussitôt après. Ils accomplissent donc une navigation dérisoire puisqu'elle ne dure qu'une vingtaine de jours chaque année et que le reste du temps ils redeviennent cultivateurs, garçons de ferme [19 juin 1883] ;

Ils n'embarquent qu'à l'occasion de la drague et n'en restent pas moins cultivateurs, car aussitôt la pêche des huîtres terminée, ils déposent leurs rôles ou se font débarquer selon qu'ils sont patrons ou matelots et retournent reprendre leurs travaux des champs [7 avril 1883]⁴⁶. »

Économie rurale et commerce maritime

Le développement du *coastal-trade*, à partir du XIV^e siècle est lié à la correction des déséquilibres intra ou interrégionaux. Or, l'essentiel des ressources du commerce maritime sont des produits vivriers ou issus de la proto-industrie rurale. Vincent de Gournay a très bien résumé les relations qui existent entre agriculture, pêche et commerce :

44. Mélange fait de crevettes, de crabe, de menu fretin de sole et de merlan ainsi que du frai de différentes espèces.

45. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, *op. cit.*, p. 443.

46. AULARD, Patricia, *Pluriactivité, mobilité, adaptation...*, *op. cit.*, p. 212.

« Les deux bases éternelles [du commerce] sont l'agriculture et la pêche : on ne parviendra jamais à faire le commerce d'une façon solide et indépendante, s'il ne porte sur la plus grande multiplication possible des matières premières : ces matières premières, on ne peut les multiplier que par l'agriculture qui les tire de la terre, ou par la pêche qui les tire du sein des mers. La mer est pour ainsi dire un nouveau sol, un vaste champ dont les pêcheurs sont les cultivateurs⁴⁷. »

C'est l'économie agricole ou agro-maritime littorale qui fournit l'essentiel des céréales, des vins, des sels, et, bien sûr, des poissons. Les vignobles et les marais salants ont alimenté les flux d'échanges entre la façade atlantique et les pays de la Baltique et l'Angleterre. La croissance économique de l'Europe occidentale entraîne une mobilisation de plus en plus accrue des biens primaires de l'Europe du nord. Ce sont d'abord les céréales mais surtout les matières premières de la construction navale, notamment le chanvre, les bois et leurs dérivés, goudrons, *brays*⁴⁸ gras issus des forêts de conifères de la taïga scandinave, russe et polonaise⁴⁹. Il n'est pas question de déformer la réalité, les aires de collecte, les *hinterlands* peuvent être profonds, mais d'affirmer que l'économie maritime se nourrit de la production agricole ou agro-maritime du littoral. On peut même ajouter que la proto-industrie textile appartient très largement à l'économie rurale des régions à portée de charrettes des ports comme celle des crées et des bretagnes qui est exportée par Morlaix et Saint-Malo du xvi^e au xviii^e siècle. Dans la mesure où, jusqu'au développement des chemins de fer, la multimodalité des transports implique un segment maritime, il faut noter que la poussiere portuaire des sites de rias et de rivières est portée par des *hinterlands* ruraux dont elle assure la distribution des productions agricoles. Ce sont les havres des marais salants de la région du Croisic-Guérande, du Poitou, d'Aunis-Saintonge : Mesquer, Le Croisic, Le Pouliguen, Bourgneuf, Noirmoutier, Bouin, Les Sables, les havres d'Oléron et R , les ports de la rivière de la Seudre. Ce sont des ports d'exportations des productions céréalières de la frange littorale de Bretagne-Sud aux xvi^e-xviii^e siècles : Quimper, Pont-Labbé, Pont-Aven, Quimperlé, Auray, Vannes, les petits havres de l'embouchure de la Vilaine, comme Billiers et Rochevilaine. Au xix^e siècle, ce sont les petits ports de la côte nord ou ouest de la Bretagne qui sont revigor s par le développement des cultures maraîchères. Lannion, Lézardrieux, Pontrieux, Plancoët, Poulafret vivent du dragage, du stockage et de la redistribution des trez et des maerls⁵⁰ auprès des agriculteurs de primeurs. Lézardrieux, Pont-Labbé, Loctudy ou Dahouet exportent leurs pommes de terre. Saint Pol de Léon et Roscoff chargent les oignons et les légumes verts, Plougastel-Daoulas, les pommes de terre et

47. GOURNAY, Vincent de, *Considérations sur le commerce, en particulier sur les manufactures*, Amsterdam, 1758, p. 5-6.

48. Brays : produits servant au calfatage des coques.

49. LE BOUEDEC, Gérard, *Activités maritime...*, *op. cit.*, p. 119-120; JEANNIN, Pierre, *Marchands du Nord, espaces et trafics à l'époque moderne*, ENS, 1996, p. 183-184, 263-278.

50. Trez et maerl : amendements marins.

les fraises. L'*hinterland* est ici la zone de production de proximité. Le littoral est cloisonné en micro-territoires qui s'étendent sur quelques paroisses ou communes à portée de charrois du port⁵¹.

Le métier des gens de mer reste un métier ouvert

L'exercice des activités maritimes s'est toujours nourri d'un fort apport rural ou urbain extérieur au monde des gens de mer. La mer puise dans tous les milieux socio-professionnels, ceux des activités paramaritimes, parmi les journaliers des villes et des campagnes, dans les métiers de l'artisanat et parmi les agriculteurs. Au lendemain de la guerre d'Amérique, écrit Alain Cabantous, moins de la moitié (47,1 %) des inscrits maritimes des quartiers du littoral de la Manche, du Havre à Calais, sont issus des milieux maritimes. Dans les communautés des pêcheurs des paroisses littorales rurales, l'autorenouvellement dépasse les 70 % autour de Dieppe (Le Tréport, Berneval, Bracquemont, et Saint-Martin/camp.) et les 90 % à Audresselles et Le Portel dans le quartier de Boulogne. En revanche, dans le quartier du Havre, davantage orienté vers le trafic international, il n'est que de 21 %. Le métier de gens de mer est donc plus ou moins ouvert sur d'autres secteurs d'activités, la construction navale et les métiers paramaritimes, le monde de l'artisanat et de la boutique et qui sont d'autant plus présents qu'il s'agit d'un port urbanisé. Dans les quartiers de Fécamp et du Havre, les pères des marins appartiennent à hauteur de 26,5 % et 29,6 % aux métiers de l'artisanat et du petit commerce⁵². À Dunkerque, selon la source utilisée, le secteur de la manutention et celui de l'artisanat-commerce-transport dépassent ensemble les 40 ou les 50 % des professions des pères des matelots⁵³. Les métiers de la terre occupent une place bien insignifiante dans les quartiers de Calais, Boulogne et Dieppe, par contre ils représentent 7 et 11,2 % dans les quartiers de Fécamp et du Havre⁵⁴. Timothy Le Goff souligne que les grandes masses du recrutement en Bretagne font apparaître aux côtés des 45 % de fils de marins et de professionnels des métiers paramaritimes, 25 % de fils d'artisans et de boutiquiers et surtout 25 % de fils d'agriculteurs⁵⁵. Ces proportions sont observables dans les quartiers de Morlaix et de Lannion en 1786, mais ici le poids de l'autorenouvellement est beaucoup plus faible.

51. LE BOUEDEC, Gérard, « Plurimodalité des transports et arrière-pays sur les littoraux atlantiques du XVI^e au XIX^e siècle », *Le Pays maritime, un espace projet*, Rennes-Lorient, PUR-UBS, 2000, p. 29-37.

52. CABANTOUS, Alain, *Dix mille marins...*, *op. cit.*, p. 222-231.

53. CABANTOUS, Alain, *La mer et les hommes...*, *op. cit.*, p. 120.

54. CABANTOUS, Alain, *Dix mille marins...*, *op. cit.*, p. 222-231.

55. LE GOFF, Timothy J.-A., « Le recrutement géographique et social des gens de mer bretons à la fin de l'Ancien Régime », *La Bretagne à l'aube de la Révolution*, actes du colloque de Brest, 1988, Brest/Quimper, Centre de Recherches Bretonnes et Celtiques/Société Archéologique du Finistère, 1989, p. 207-223.

Tableau 2 – Professions des pères des officiers-mariniers et des matelots dans le Trégor en 1786⁵⁶

	Quartier de Morlaix	Quartier de Lannion
Administration, services	3,6 %	4,9 %
Artisanat-commerce	26,7 %	19,5 %
Monde de la terre	24,6 %	32,8 %
Métiers de la mer	27,8 %	29,7 %

Dans l'Amirauté de Vannes,   Riantec, si l'autorenouvellement atteint 55 % parmi les marins de la compagnie des Indes entre 1749 et 1768, la construction navale fournit 8,2 % des marins et surtout l'artisanat et la boutique d'une part, l'agriculture d'autre part, comptent respectivement pour 18,9 et 15,8 %⁵⁷. Dans la première moitié du XIX^e siècle, quand la pêche devient la forme d'embarquement majeure dans la paroisse voisine de Plouhinec, l'autorenouvellement tombe à 24,4 % tandis que l'ensemble artisanat/commerce grimpe à 31,1 % et que le secteur agricole frise la barre des 45 % (44,4 %)⁵⁸. Mais il faut quelque peu nuancer en faisant remarquer que le recours aux fils de la terre d'une part et à ceux de l'artisanat et de la boutique d'autre part, paraît plus limité dès qu'il s'agit des patrons, des maîtres et des capitaines. Dans l'Amirauté de Morlaix, l'autorenouvellement est de 67,9 % parmi les patrons de pêche (de 1763 à l'an VIII) et de 51,1 % parmi les capitaines (de 1763 à 1787). L'agriculture, qui fournit 12,6 % des patrons est inexistante parmi les origines des capitaines qui, en revanche, sont souvent issus de l'administration et des services (16,8 %). Le commerce et l'artisanat sont toujours très présents, poursuit Olivier Levasseur, 10,6 % parmi les pères des patrons et 22,6 % parmi ceux des capitaines. Le tableau que Caroline Bidon a construit à partir des décédés à bord des navires de La Rochelle de 1739 à 1759 résume parfaitement l'ouverture du métier de marin sur l'environnement professionnel rural et urbain des ports⁵⁹.

Tableau 3 – Les gens de mer décédés à bord des bateaux de La Rochelle de 1739 à 1759

Gens de mer et métiers paramaritimes	18,13 %
Gens de terre	25,37 %
Monde de l'artisanat et de la boutique	31,43 %
Commerce et négoce	11,78 %
Transports routiers	2,86 %
Office	1,43 %
Hommes de loi	6,43 %
Professions libérales	3,57 %

56. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, op. cit., p. 665.57. DANIEL, Nathalie, *Des navigants de Riantec...*, op. cit., p. 100 et svtes.58. ROLLANDO, Gaëlle, *Le système sardinier...*, op. cit., p. 129.59. BIDON, Caroline, *Effets et hardes des gens de mer morts en mer. La Rochelle 1739-1754*, mémoire de maîtrise, Poitiers, 1992.

Que serait la pêche sans le réservoir rural des pêcheurs temporaires !

Les armements à la pêche ont toujours eu besoin du réservoir rural des marins temporaires pour constituer leurs équipages. La pêche à la morue sèche à Terre-Neuve est indissociable de l'existence d'une base avancée sur la côte pour procéder au séchage du poisson. Le travail sur les chaudières et sur les graves⁶⁰ exige une forte main d'œuvre qui n'est pas nécessairement issue du monde des gens de mer. Le bassin de recrutement du port morutier de Saint-Malo présente trois dimensions. L'agglomération malouine fournit 30,7 % du total des effectifs terre-neuviens. Une majorité provient des paroisses littorales du Goëlo, à l'ouest, au Cotentin à l'est. Mais, dès la fin du XVII^e siècle, le bassin de recrutement commence à s'étendre en profondeur dans un espace mi-maritime, mi-rural, de part et d'autre des rives de la ria de la Rance jusqu'à Dinan, qui correspond à 15 % des effectifs. Au XVIII^e siècle, l'aire de recrutement évolue quelque peu. Le poids relatif de l'agglomération malouine régresse (21,8 %), le recrutement latéral littoral du Trieux à Coutances reste stable. En revanche, la dilatation vers l'*hinterland* rural du pays de Rance se poursuit et l'on voit même émerger un recrutement vers Dol et Combourg. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le poids de cet arrière-pays rural se renforce, au-delà de Granville et dans les pays de Dol, de Combourg, Dinan et Lamballe⁶¹. Cette géographie de la main d'œuvre éclaire certaines pratiques du recrutement malouin au début du mois de décembre où se déroule la foire aux marins le premier lundi au vieux bourg de la commune de Miniac-Morvan située à 20 km de Saint-Malo. « La foire *es maraous* attire 2000 gars coiffés du béret et vêtus de la chemise de laine, accompagnés de la femme et de la fiancée. Celles-ci vendent les bestiaux pendant que les hommes s'engagent en buvant des bolées et du *mic* dans les auberges », écrit l'avocat Maître Eugène Herpin. Ces bourses d'embauche, annoncées par le crieur public, se déroulent dans les auberges et cabarets, et les capitaines ne lésinent pas sur le nombre de bouteilles pour décider les paysans. Ce sont souvent de jeunes adolescents engagés comme mousses, novices ou grapiers, à peine sortis de l'enfance et que les parents sont venus présenter aux recruteurs. Ce sont plusieurs milliers de grapiers, de 16 à 19 ans, qui quittent, chaque année, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, Saint-Malo pour les rivages de Terre-Neuve et de Saint-Pierre et Miquelon. On trouve l'écho de cette « traite des enfants » dans l'ode aux grapiers de Théodore Botrel et Charles le Goffic put écrire : « En aucun temps, et dans aucune industrie, je crois, l'exploitation de l'enfance ne s'est exercée avec plus d'impudeur⁶². »

60. Les chaudières et les graves sont des installations à terre destinées au traitement et au séchage de la morue.

61. LESPAGNOL, André, « Bassins d'emplois et mobilité des populations dans les sociétés littorales : "l'espace morutier" de la Manche occidentale aux XVII^e-XX^e siècles », Table ronde, Lorient, Centre de Recherche sur les sociétés littorales du Ponant, 1996, p. 16-30.

62. LOGNONE, M., *L'évolution du recrutement des salariés des Terre-neuviens malouins au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1985 ; LE GOFFIC, C., *Les métiers pittoresques*, A. Fontemoing, 1906.

Ces jeunes paysans, qui restent paysans après leur service militaire, consomment leur adolescence dans un travail de bagnards sur les chaudauds et sur les graves. En effet, ces paysans-marins ne participent souvent aux campagnes moruti res que pour assurer un revenu nécessaire à la pérennité de l'exploitation agricole. Souvent, lors du premier engagement, ils n'ont encore jamais vu la mer. L'aire de recrutement des Islandais de Paimpol, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, a la même profondeur rurale :

« Les réservoirs maritimes que constituaient les communes de Plouezec, Kérity, Bréhat et les hameaux de Perros-Hamon, Pors-Even, l'Arcouest, Loguivy de la mer, Ploubazlanec, alimentaient naturellement la flottille islandaise, mais cette dernière aspirait aussi les employés d'artisans, les journaliers agricoles, les fils de familles nombreuses des communes rurales de Kerfrot, de Plounez, de Plourivo, d'Ysias. Les Islandais pouvaient même provenir de plus loin dans les terres : Lanleff, Tr m ven, Lannebert, Pl h del⁶³. »

La pêche à la sardine garde un fort ancrage rural. On observe un double recrutement de professionnels et d'occasionnels. Au XVIII^e siècle, la frontière entre le monde des marins professionnels et celui des paysans desine des situations différentes selon les ports sardiniens bretons. Il ne faut pas s'étonner quand Le Masson du Parc écrit à Belle- le :

« Il n'y a ordinairement que le maître de chaloupe que l'on peut regarder comme matelot, les autres sont laboureurs, journaliers, maçons ou ont d'autres professions parce qu'il leur serait impossible de vivre autrement⁶⁴. »

En 1766, sur les 750 hommes qui montent à bord des chaloupes, seuls les patrons sont des marins professionnels, les matelots, nous dit Dominique Guillemet, sont des paysans-p cheurs⁶⁵. Dans ces conditions, le patron ne prend pas de congé, faute de pouvoir déposer un rôle au bureau des classes.   Concarneau et Douarnenez, la pêche professionnelle est loin de couvrir les besoins de la flotte sardinière. Le recours aux saisonniers ruraux est obligatoire. Au XIX^e siècle, l'appoint des paysans et des journaliers agricoles, comme matelots saisonniers, demeure à Belle- le et dans les autres ports sardiniens, au point d'assécher le marché de la main d'œuvre et de mettre les agriculteurs en difficultés pour effectuer les travaux agricoles de l'été et de l'automne. Les journaliers agricoles trouvent plus rémunératrice la saison sardinière. Cet embarquement paysan n'est donc pas sans poser des problèmes.   Belle- le, les salaires des journaliers agricoles doivent être doublés pendant la saison estivale. Ce n'est pas suffisant. En 1902, la ferme modèle de Brut  doit être vendue en raison du manque chronique de main d'œuvre du fait de la concurrence de la p che⁶⁶.

63. CHAPPE, François, *L' pop e islandaise (1880-1914), la République et la mer*, l'Albaron, 1990, 382 p. ; KERLEVEO, Jean, *Paimpol au temps de l'Islande*, Genève, Slatkin reprint, réimpression de l'édition Chroniques Sociales de France, 1944, 426 p.

64. ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, *op. cit.*, p. 85.

65. GUILLEMET, Dominique, *Insularité et archaismes. Paysans et seigneurs   Belle- le, 1660-1760*, thèse, université de Poitiers, 726 p., dactyl., voir p. 378.

66. DUBOIS, Xavier, *L'évolution de la pêche sardinière et de l'industrie de la conserve à Belle- le-en-Mer au XIX^e siècle (1815-1914)*, DEA, Université de Saint- tienne, 1998, p. 25.

En effet, « on ne peut moissonner à la fois sur terre et sur mer ». Ainsi, après avoir embarqué, au début de campagne, ils quittent les chaloupes pour aller faire la moisson, ce qui explique, sans doute, l'importance du *turn-over* sur les chaloupes en deuxième partie de saison. Ce réservoir rural explique très largement le renouvellement de la population des ports sardiniens, la ville-port ayant une forte capacité à « recycler » les ruraux. C'est ce qu'écrit Jean-Michel Le Boulanger, dans une belle formule pour définir les origines du Douarneniste :

« Le Douarneniste est donc ce mélange de familles de marins du vieux port du Rosmeur, mâtiné, lors des décennies 1860-1870, d'un très fort apport rural issu, pour l'essentiel, du Cap-Sizun et du Porzay. »

Les milieux professionnels de la conserve évaluent, écrit toujours Jean-Michel Le Boulanger, à 70 000 le nombre de personnes passées de l'économie rurale à l'économie maritime entre 1850 et 1880⁶⁷. Affirmer que l'industrialisation du traitement de la sardine fait des ports sardiniens des pôles d'immigration définitive, ce qui sous-entend qu'ils sollicitent toujours une immigration saisonnière notamment féminine et rurale dans les conserveries, c'est affirmer qu'il y a un lien entre la migration professionnelle et la migration durable vers les ports d'armement. Au XIX^e siècle, ce lien semble exister, pour la filière sardinière, en raison de l'industrialisation avec les conserveries qui enrégimentent toute la famille auparavant attachée davantage à une dualité maritime et agricole. Il paraît moins évident, pour André Lespagnol, dans l'économie morutière. Il invoque trois arguments. Le port d'armement n'est pas le lieu d'activité, c'est un simple lieu de passage où l'on n'observe pas le même phénomène d'industrialisation que dans les ports sardiniens. Les paysans recrutés pour le traitement du poisson n'ont pas de stratégie de rupture avec leur activité agricole. Ce ne sont pas toujours des marins à proprement parler, mais souvent des ouvriers acheminés sur les *graves*. L'expérience morutière ne met pas fin à leur activité agricole. Les avantages d'une résidence rurale apparaissent évidents pour ceux qui, de façon régulière, embarquent pour les campagnes morutières : la possibilité de conserver une maison et une activité agricole complémentaire exercée par la famille⁶⁸.

Les contraintes du système ?

La mise en place du système des classes sous Louis XIV et sa prorogation sous la forme de l'inscription maritime, par la loi du 25 octobre 1795, repose sur un contrat entre les gens de mer et des métiers paramaritimes d'une part et l'État d'autre part. La contrainte de la conscription, pour fournir les équipages de la Marine de guerre, leur permet en contre-partie d'obtenir un certain nombre d'avantages. L'enrôlement pèse à la fois sur les gens de mer et sur les métiers de la construction navale car la Marine veut assu-

67. LE BOULANGER, Jean-Michel, *Douarnenez, de 1800 à nos jours...*, op. cit.

68. LESPAGNOL, André, « Bassins d'emplois... », art. cit., p. 26.

rer les recrutements des équipes de la flotte et de la main d'œuvre des arsenaux. Le monde des gens de mer inclut non seulement les navigants des eaux maritimes mais également les pêcheurs des canaux et des étangs d'arrière-côte et des parcs et pièges, les bateliers, *gribaniers* et autres gabariers des allèges qui opèrent dans les rades, les rias et surtout les estuaires. Le système mobilise des populations jusqu'à douze ou seize kilomètres vers l'intérieur, y compris des localités riveraines des fleuves et des rivières. Après 1750, devant l'augmentation des besoins, le système s'insinue de plus en plus profondément à l'intérieur du pays dans les régions d'estuaires remontant très amont sur les rives des vallées fluviales. Jusqu'en 1864, et depuis le décret du 19 mars 1808, les professions de charpentier, de perceur, de calfat et de voilier sont pareillement classées puis inscrites.

En contre-partie, les classés-inscrits possèdent l'exclusivité du droit de naviguer, de p cher et d'accéder aux grades de commandement des navires après avoir satisfait aux exigences d'un examen. Le service sur les vaisseaux de la Marine entraîne l'exemption de certaines charges, comme le logement des gens de guerre et l'incorporation dans la milice garde-côte ou royale, mais pas de celle des impôts comme la taille. Les procès en cours, notamment pour dettes, sont suspendus pendant la durée des embarquements au service du roi. Une caisse des invalides, crée en 1673, et alimentée par 2 % de cotisations prélevées sur les soldes, permet de financer des pensions pour les blessés ou les marins âgés. Les veuves des disparus touchent une solde et l'éducation des enfants peut-être prise en charge par des institutions charitables. Au XIX^e siècle, l'inscription maritime se transforme en institution d'un état-providence qui dispense des demi-soldes aux marins de la pêche et du commerce qui ont effectué leurs 25 ans d'inscription à 50 ans et des pensions militaires aux marins de l' tat.

Ce contrat n'est pas incompatible avec l'exercice d'une activité maritime à temps partiel. Et on peut même parler de dérives notamment au XIX^e siècle. C'est Le Masson du Parc qui fait le premier diagnostic que la pêche n'est pas une activité exclusive des classés. Non seulement des pêcheurs classés exercent d'autres activités mais, dans certaines régions, comme le Trégor, seuls 5,4 % des pêcheurs sont des matelots class s⁶⁹. Le cumul d'activités maritimes est une réalité. La profession de pilote lamaneur est strictement r glement e par l'article 6 de l'ordonnance de 1681. Or, on constate d'une part une tolérance de son exercice frauduleux par des pêcheurs, des maîtres de cabotage, d'autre part du « double employ » de pilote lamaneur entretenu et de capitaine ou maître au cabotage. Marc Rozo, maître et patron au petit cabotage en 1749, commande les gabares de la compagnie des Indes, puis accède, en 1771, au rang de capitaine au grand cabotage. Il exerce jusqu'en 1784, mais depuis 1775, il est en outre pilote lamaneur du port et de la rade de Lorient⁷⁰.

69. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, *op. cit.*, p. 539.

70. LE MENTEC, M.-P., *Les pilotes lamaneurs dans les amirautés de Vannes et de Lorient au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, G. Le Bouëdec (dir.), univ. Bretagne-Sud, 1998, p. 118-119.

Alors que la Bretagne regroupe trois marins français sur quatre, au tournant du xx^e siècle, Camille Vallaux⁷¹ dresse un bilan sévère de l'inscription maritime :

« L'inscription des marins qui n'avait qu'un but à l'origine, assurer le recrutement de la flotte, a abouti aujourd'hui à un système de protection économique ayant une indépendance relative et qui n'est plus étroitement subordonné au maintien des obligations militaires dont il était chargé de compenser la rigueur. »

En 1907, sur 46 000 hommes qui servent la Marine, on ne trouve plus que 50 % d'inscrits. Le préfet maritime de Brest, le vice-amiral Le Blanc, déclarait, en 1851, devant la commission parlementaire de la Marine :

« Je ne voudrais pas surtout garder dans les divisions cette multitude d'hommes chétifs, étioles qui proviennent de la levée permanente⁷². »

Les marins issus de la flotte de petite pêche et du cabotage sont techniquement inadaptés pour fournir des mécaniciens et des chauffeurs à une flotte de cuirassés à vapeur. Le déphasage ne va cesser de se creuser. Camille Vallaux ne dit pas que des inscrits sont parfois de faux marins qui ne recherchent dans l'inscription que le bénéfice de la demi-solde du retraité. Ce jugement sévère, trop sévère sans doute, il l'applique surtout au monde de la pêche mais il prend soin d'établir une typologie hiérarchisée. D'abord les pêcheurs hauturiers terre-neuviens ou islandais, thoniers groisillons, étellois et concarnois et les marins de la nouvelle flotte des chalutiers à vapeur. Il sépare très nettement ce premier ensemble des pêcheurs à la sardine et surtout des pêcheurs côtiers parmi lesquels il discerne de nombreux pêcheurs-paysans. Ce sont les pêcheurs de crustacés, de poissons frais et goémon de Plouescat, Brignogan et Daoulas. Ce sont les pêcheurs de plus en plus paysans, quand ils abandonnent la pêche pour le dragage du sable coquillier et du goémon à Pleubian, dans la rivière de Lannion et de Morlaix. Ils sont avant tout paysans quand ils n'exploitent plus que le goémon à Portsall, Lampaul, Plouarzel, Penmarc'h et Quiberon.

Cette correspondance sur l'embarquement des femmes à la pêche, dans un courrier du 25 octobre 1902, de l'administration des affaires maritimes paraît finalement surprenante :

« Aucune disposition légale n'interdit, en effet de porter les femmes sur un rôle d'équipage. Il est vrai qu'aux termes de l'article de la loi du 24 décembre 1896, les Français exerçant la navigation à titre professionnel sont compris dans l'inscription maritime; mais s'il n'est pas possible d'appliquer aux femmes cette disposition, il ne s'en suit nullement qu'elles doivent être exclues de l'exercice professionnel de la navigation. Seul l'article 7 du décret-loi du 20 mars 1852, sur le bornage, restreint leur droit, en disposant qu'un bateau de pêche ne peut être commandé que par un marin définitivement

71. VALLAUX, Camille, *La Basse-Bretagne, étude de géographie humaine*, 1905, 320 p. (réédition Genève, réédition Slatkine, 1980).

72. Enquête parlementaire sur la situation et l'organisation des services de la Marine, t. 1 et 2, Imprimerie nationale, 1851.

inscrit. Il résulte de cet article que les femmes ne peuvent naviguer comme patron, par conséquent obtenir personnellement un rôle pour une embarcation qu'elles conduiraient elles-mêmes ; mais en droit strict, on ne saurait les empêcher d'embarquer, en quelque nombre que ce soit à bord des bateaux régulièrement commandés par des inscrits réunissant les conditions r glementaires. »

C'est un discours clair et neuf. Toujours est-il que les femmes obtiennent une dérogation que n'ont pas les hommes qui exercent d'autres professions comme les douaniers⁷³.

Le système de l'inscription maritime tolère beaucoup de dérogations. On peut s'inscrire à tout âge ! Les registres matricules des quartiers de Vannes et d'Auray laissent apparaître pour des hommes qui devraient accéder à la retraite, la mention « n'aura jamais le temps » c'est-à-dire n'atteindra pas le nombre d'années de navigation suffisant pour prétendre à la demi-solde, « viens de chez lui » c'est-à-dire qu'il n'était pas auparavant inscrit ou qu'il appartient aux « inscrits provisoires » alors qu'à cet âge, il devrait avoir cumulé assez de temps de navigation pour devenir inscrit définitif. Une correspondance du 10 juillet 1886 atteste l'existence de vieux inscrits provisoires :

« C'est que nous avons, dans le quartier de Vannes, un grand nombre d'inscrits qui ne sont devenus définitifs qu'après l'âge de quarante ans [...]. La plus grande partie des inscrits qui nous préoccupe se compose, dans le quartier de Vannes de cultivateurs ayant accompli leur temps de service obligatoire dans l'armée de terre et qui, une fois rentrés dans leurs foyers, se font porter sur nos matricules [7 avril 1883]⁷⁴. »

Camille Vallaux souligne parallèlement l'importance de la catégorie des pensionnés de la Marine qui viennent gonfler les effectifs des inscrits pour pouvoir, alors qu'ils sont encore jeunes, obtenir un complément de revenus en pratiquant la pêche côtière même de façon irrégulière. Patricia Aulard signale le cas d'un marin qui, à 51 ans, ne cumulait que 13 mois et 24 jours de navigation, mais qui à 59 ans arrivait à 75 mois, 23 jours. C'est effectivement un cas particulier. Il n'empêche que l'inscription maritime tolère le cumul de la demi-solde du retraité avec les revenus d'une activité maritime. Ces demi-soldiers apparaissent fréquemment sur les rôles de bord à la pêche et au bornage. Sur les registres matricules, l'administration continue d'inscrire les temps et les types de navigation. Leur rôle économique dans les communes littorales n'est pas négligeable.   Quiberon, les hors-service constituent le groupe le plus important des patrons de pêche. Ils sont 144 sur 325 recensés de 1880 à 1885 et 104 sur 241 de 1901 à 1906. Ils sont aussi de plus en plus présents parmi les détenteurs de la flotte de chaloupes sardinières. En 1901-1906, ils détiennent 32 % des chaloupes.

73. AULARD, Patricia, *Pluriactivité, mobilité, adaptation...*, op. cit., p. 203-204.

74. *Ibidem*, p. 165-166.

Le métier de navigant, un métier peu ou pas encadré

Sur la façade atlantique, les métiers de la mer souffrent d'une insuffisance d'encadrement professionnel. On n'observe pas l'équivalent des prud'homies fréquentes dans les ports du Levant. L'ordonnance de 1681 fait pourtant obligation « aux pescheurs de chaque port ou paroisse où il y a huit maîtres et au-dessus [d'élire] annuellement l'un d'entre eux pour être garde-juré de leur communauté, lequel prêtera serment devant les officiers de l'Amirauté ». Le corps de Saint-Pierre, qui regroupe les pêcheurs à Dunkerque, fait un peu exception⁷⁵. Cette organisation professionnelle contribue, selon Alain Cabantous, au maintien d'une forte filiation professionnelle :

« Entre 1730 et 1790, près de 95 % des jeunes époux pêcheurs exercent le même métier que leur père. [...] Par ce comportement, il ne s'agit nullement de sauvegarder un héritage matériel mais bien d'embrasser une profession qui garantit l'intégration à un groupe spécifique de la ville, et conscient de l'être, et de participer à sa continuité historique et sociale. Le fils de pêcheur devenant compagnon-pêcheur perpétue autant la souche généalogique que le métier⁷⁶. »

L'absence, en Bretagne, d'organisations professionnelles parmi les pêcheurs sardiniens s'explique, en partie, par le caractère saisonnier de la pêche et le recrutement de nombreux paysans qui sont donc étrangers au monde maritime le reste de l'année. Il faut néanmoins souligner l'exception camarète de la confrérie des pêcheurs. Cette absence de tradition de corps parmi les pêcheurs va les pénaliser lors de la rédaction des cahiers de doléances. Même si à Concarneau, ils peuvent élire leurs propres députés et manifester leurs griefs, le monde des pêcheurs, même quand il constitue l'essentiel de la population, comme à Douarnenez, ne peut guère se faire entendre⁷⁷. Dans le conflit récurrent entre les madragueurs⁷⁸ et les corps de pêcheurs provençaux, l'intransigeance justifiée des organisations de pêcheurs a deux conséquences, le recrutement de paysans et de vieux pour le fonctionnement de la madrague, la baisse des effectifs de pêcheurs touchés par la concurrence des madragues⁷⁹. L'encadrement du métier agit comme un frein à la dilution de l'identité, mais la rigidité a pour corollaire la chute des effectifs de marins-pêcheurs.

Le métier, dont la réglementation paraît respectée sur le littoral atlantique est celui de pilote lamarineur. Les premières codifications datent du XVI^e siècle, mais c'est le titre III, livre IV de l'ordonnance de 1681 qui définit

75. CABANTOUS, Alain, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995, p. 30-32.

76. CABANTOUS, Alain, *La mer et les hommes...*, op. cit., p. 109.

77. ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, op. cit., p. 109.

78. La pêche à la madrague est une méthode typique de la Méditerranée.

79. BUTI, Gilbert, « Madragues et pêcheurs provençaux dans les mailles des pouvoirs (XVII^e-XIX^e siècles) », *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, LE BOUEDEC, Gérard et CHAPPE, François (dir.), Rennes, PUR, 2000, p. 57-73.

les obligations des pilotes lamaneurs, les relations de ces derniers avec les capitaines, le mode de rémunération et les punitions éventuelles, donnant une quasi structure nationale à une profession qui commençait à s'organiser dans chaque port indépendamment du pouvoir royal⁸⁰. Lorsque les pilotes lamaneurs dénoncent le pilotage sauvage auprès de l'Amirauté, les conclusions de celle-ci sont toujours en faveur de la défense de leurs privil ges. Ils possèdent même le droit de « démonter » un pilote non reconnu si le navire n'a pas encore franchi des lieux dangereux ou si les risques sont à venir. Mais on a vu que l'exercice du métier de pilote lamaneur n'est pas incompatible avec celui de capitaine ou de maître au cabotage.

C'est surtout dans la sphère matelote que l'absence d'encadrement est la plus patente. Le matelot est un homme à tout faire. Le métier n'est pas structuré. Il n'existe pas pour l'accession au grade de matelot un examen à l'instar de celui qui sanctionne l'accès à la maîtrise ou au capitanat. Certes le temps de l'apprentissage existe bien à travers les étapes que constituent les embarquements comme mousses ou novices, mais ce cursus sur le tas n'est pas suffisant pour créer un vivier homogène. Il en résulte une porosité entre les formes d'embarquement, là du moins où l'offre est diversifiée, et une fréquence de bi-activité avec notamment l'exercice d'une profession paramaritime dans la manutention portuaire comme le souligne, Alain Cabantous,   Dunkerque. Mais il ne faut pas considérer que le métier de matelot est nécessairement une fin en soi. Le défaut de réglementation permet d'alterner le temps d'embarquement avec la pratique d'un autre métier à terre qui, au final, peut devenir le métier définitif. La capitation lorientaise fait apparaître entre 1757 et 1777 des ouvriers de l'arsenal de la compagnie des Indes et des matelots débitants en sachant que la profession de débitant semble souvent éphémère. Alain Cabantous signale qu'à Dunkerque, des matelots également cabaretiers ou boutiquiers finissent par abandonner leur profession maritime au profit du petit commerce. Le suivi de l'emploi déclaré par l'inscrit maritime, en l'occurrence pêcheur, lors des déclarations de naissance de ses enfants, est aussi révélateur. Ainsi Joseph Belz, de Locoal-Mendon, sur la ria d' tel : en 1853, il se dit pêcheur, en 1855 cultivateur, en 1860 à nouveau cultivateur, puis en 1867, lors de la naissance du dernier enfant, il se déclare à nouveau p cheur⁸¹.   Port-Béni,

« la plupart des laboureurs riverains de ce canton ont des bateaux pour la récolte du *gouesmon*, et, dans le temps de la pêche au maquereau, la plupart de ces riverains sont sur ces bateaux pour y faire la *pesche* de ce poisson, et après la saison, retournent à la culture de leurs terres et à leur toile qui est un gros commerce dans tous les lieux de cette paroisse⁸². »

80. LE MENTEC, Marie-Pierre, *Les pilotes lamaneurs...*, op. cit., p. 31.

81. ROLLANDO, Gaëlle, *Le système sardinier...*, op. cit., p. 145.

82. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, op. cit., p. 561.

Pluriactivité et stratégie d'une société d'interface

Le rapport à la terre détermine le rapport à la mer

Il est classique d'établir un parallèle entre la pêche et l'agriculture. Le maire de Dieppe l'exprime parfaitement en 1775 :

« La pêche a son produit comme l'agriculture : elle tire de la mer des aliments et autres choses utiles, comme celle-ci les tire de la terre ; elle exige, comme l'agriculture, des peines, des soins, et des dépenses ; et si elle en diffère, ce n'est que par leur plus grande étendue, et par les dangers et les pertes auxquelles elle est exposée⁸³. »

Mais au-delà du parallèle Lemoyne souligne l'imbrication entre l'activité halieutique et l'activité agricole :

« En même temps que le produit de nos pêches occasionne la consommation des productions de la terre, une partie de nos pêcheurs s'occupe du soin de les multiplier ; nos villes maritimes ne les fournissent pas tous, les habitants des villages voisins viennent faire, avec ceux des villes, les pêches de la marée, du hareng et du maquereau ; cette nouvelle espèce, aussi laborieuse que l'autre, s'occupe, dans l'intervalle d'une pêche à l'autre, à labourer une petite portion de terre, et il n'en est point qui soit mieux cultivée que celle de ces villages ; on s'y attache principalement à la culture du chanvre, on l'y prépare, les femmes et les enfants les filent et en lacent des filets ; de sorte que cette espace amphibie qui habite alternativement l'un et l'autre élément, fait tirer avantage de tous les deux et supporte le double impôt auquel les productions de chanvre sont assujetties⁸⁴. »

Cette proximité et cette polyactivité se lisent dans les inventaires après décès. Il est parfois difficile de distinguer le pêcheur du laboureur écrit Philippe Zéathe⁸⁵. Certains semblent plus paysans que pêcheurs. Maurice Camenen du Moustoir en Locmariaquer possède pour moitié une petite chaloupe de pêche avec ses agrès et appareils mais aussi dix-huit bovins dont deux bœufs et des réserves de céréales. D'autres semblent être d'abord des marins. Mathieu Le Guennec, maître de chaloupe de Riantec, possède chaloupe et filets mais aussi six bovins et du grain en quantité. Ses outils de pêche s'élèvent à 500 livres contre 200 livres pour son matériel agricole. À Quiberon, Solenn Roperch remarque la présence au moins d'une vache accompagnée ou non d'une génisse et parfois d'un bœuf dans tous les inventaires de matelot. Malgré un bétail en quantité nettement inférieure à celui des laboureurs, la bête représente souvent l'essentiel de la fortune des marins et des matelots, en moyenne 27,7 % du montant de l'inventaire, un pourcentage légèrement supérieur à la moyenne bretonne des matelots (20 à 25 %). Presque tous les navigants et laboureurs possèdent tranche, et *étrèpe*, pelle et croc nécessaires à l'arrachage de la lande et beaucoup y ajoutent les instruments propres au travail du lin et du chan-

83. LEMOYNE, p. 16 ; voir note 29.

84. *Ibidem*, p. 27-28.

85. ZERATHE, Philippe, *Les gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVI^e-fin XVIII^e siècles) métiers, statut et identité*, thèse, Paris 1, 2000, 2 vol. p. 460-461.

vre. Le véritable laboureur possède une charrue et ses socs et la paire de bœufs⁸⁶.

Le rapport à la terre détermine souvent le rapport à la mer. Dans une région d'agriculture dominante, la mer joue un rôle secondaire ou devient le territoire auxiliaire des moins favorisés. Catherine Bertho en a fait une première approche en présentant la société ruro-maritime de Sarzeau et Saint-Gildas où dominent les agriculteurs. Le passage de la charrue à la barre d'une barque de cabotage est brutal mais il ne signifie pas une promotion sociale :

« L' tat de matelot n'est pas un devenir prometteur mais la marque de la pauvreté : on est matelot parce qu'on ne peut pas s'acheter suffisamment de terre à labourer. Et le fils de laboureur ou d'artisan tenté par la navigation, s'il n'apporte pas de capitaux avec lui doit faire fortune vite, ou pas du tout. »

Dans ces conditions les marins issus de fraîche date de familles de paysans ou d'artisans restent très attachés à la terre :

« Maîtres et matelots loin de s'adonner totalement au cabotage et à la pêche demeurent dans de prudents équilibres. Les maîtres s'intéressent encore de fort près à la terre autant que les matelots qui simplement en possèdent moins, parce que moins riches. Les marins, pour beaucoup fraîchement issus d'un milieu rural, ne vivent pas exclusivement de la mer et apparemment ne l'envisagent même pas puisqu'ils continuent avec des réflexes tout paysans à accumuler lopins de terre, pièces de vignes et parcelles de pr ⁸⁷. »

  l'échelle du Trégor, la démonstration de Olivier Levasseur est encore plus pertinente. L'intendant Gallois de la Tour présente le diocèse de Tréguier comme ayant « de bonnes terres labourables, produisant du froment, des seigles, orges, blés noirs, foins, lins, chanvres, cidres et toutes sortes de l gumes⁸⁸ ». On mesure fort bien dans le rapport de Le Masson du Parc la place dominante de l'agriculture :

« [...] Ces paysans qui sont aisés et riches ne quitteront point la culture de leurs terres pour prendre le parti de la mer, la valeur de leurs denrées qui sont fort chères dans cette partie des *costes* de la basse Bretagne, leur fournit abondamment toutes les choses et comme il ne s'y fait plus d'armement, les matelots qui restent chez eux tranquillement ont quitté la *pesche* pour s'adonner à la culture des terres⁸⁹. »

Cette désaffection pour les activités maritimes, ou plutôt leurs caractères d'auxiliaires de l'agriculture, se mesure à l' le Grande. Le Masson y dénombre quatre embarcations d'un ou deux tonneaux,

« qui servent aux pêcheurs et aux habitants [...] à faire à la mer la récolte du *gouesmon* et du sable marin, ce qui leur donne beaucoup plus de profit que la

86. ROPERCH, Solenn, *Les populations littorales...*, *op. cit.*, p. 149-153.

87. BERTHO, Catherine, « Population maritime et population rurale en Bretagne au XVIII e siècle, l'exemple de la presqu' le de Rhuys », *Annales de Bretagne et Pays de l'ouest*, tome 84, 1977, p. 3-4.

88. LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer...*, *op. cit.*, p. 699.

89. *Ibidem*, p. 547.

pêche, les paysans venant de l'intérieur des terres chargés de l'une et de l'autre de ces productions de la mer pour servir à l'engrais de leurs terres, surtout pour préparer celles où ils veulent semer leurs chanvres et les lins qui font la richesse des paysans de ces cantons, ce qui les a d'autant plus engagés à négliger la pêche pour faire le labourage dont ils retirent plus d'avantages⁹⁰. »

À Tréguier [...],

« les pêcheurs, étant tous laboureurs, négligent la pesche qu'ils abandonnent quand il s'agit de la culture de leurs terres et qu'on peut dire qu'ils ne la pratiquent que quand ils sont désœuvrés⁹¹. »

Mais on peut suivre Dominique Guillemet dans un chapitre intitulé « Des laboureurs et paysans-pêcheurs aux pêcheurs-paysans et marinières » quand il écrit que « la polyactivité est donc de fait nécessaire pour les agriculteurs-éleveurs-pêcheurs belle-îlois, pour les ménages de paysans-pêcheurs groisillons, pour les paysans sardinières du sud [...]. Les revenus tirés des activités maritimes venaient se mêler aux revenus agricoles, comme ailleurs celui de l'artisanat » dans le cadre d'une économie de subsistance. Cette remarque de Dominique Guillemet pour les sociétés insulaires reste pertinente pour l'ensemble du littoral occidental et méridional breton dominé par la pêche sardinière. Dominique Robin apporte deux arguments pour démontrer l'omniprésence des paysans-pêcheurs sur le littoral breton. Le système du domaine congéable « pousse à la routine et à la stagnation ou à la recherche d'autres horizons, comme la mer lorsqu'on habite sur le littoral ». Le caractère saisonnier de la pêche sardinière, sa proximité qui permet le retour quotidien à terre rendent tout à fait compatible l'exercice avec une activité agricole. Cette pêche à temps partiel est une opportunité que les paysans n'ont pas manqué de saisir. Ce vivier à l'identité diluée constitue également pour les négociants-presseurs un réservoir inépuisable et facilement maîtrisable. Mais le rapport agriculture-pêche dessine différents profils de paysan-pêcheur sur le littoral breton. Belle-Île est d'abord une île agricole. La mer constitue pour le paysan une ressource d'appoint de survie quand les baux de sous-fermes demeurent excessifs. Mais dans les finages les moins fertiles de Bangor et Sauzon précise Christophe Cérino, la saison sardinière peut contribuer jusqu'à hauteur de 50 % à l'équilibre économique des exploitations agricoles.

À Port-Louis-Riantec la frontière entre les métiers de la terre et métiers de la mer paraît plus nette. Le pêcheur s'émancipe par rapport au paysan. À Groix l'évolution contraste avec celle de Belle-Île. La pression seigneuriale des Rohan-Guémené est telle que les paysans tout en restant sur l'île abandonnent les terres et trouvent une alternative en devenant pêcheurs. À Concarneau les pêcheurs vivent dans un cadre urbain et se sont professionnalisés en faisant de la pêche un métier à l'année ou qui s'insère dans une polyactivité maritime. À Douarnenez les signes d'une pêche à l'année

90. *Ibidem*, p. 449.

91. *Ibid.*, p. 561-562.

sont nombreux. Mais   Concarneau et Douarnenez les équipages de professionnels ne peuvent suffire pendant la campagne sardinière. Aussi les recours aux paysans-pêcheurs saisonniers restent la règle. Camaret présente un profil diff rent. L'activité maritime halieutique reste l'activité principale mais elle est complétée par d'autres formes d'embarquement sur le littoral. En revanche les marins-pêcheurs camar tois conservent un lopin de terre qui sert d'appoint⁹².

Au XIX^e siècle, le paysan-pêcheur ou artisan à temps partiel existe toujours.   Plouhinec, les 222 marins saisonniers constituent 40 % des navigants plouhinecois. Sur les 113 professions identifiées, on retrouve 38 cultivateurs-laboureurs, 36 journaliers, 10 ouvriers, 21 artisans-petits commer ants⁹³. Lors des crises sardinières, durant l'année noire 1903, le recteur de Douarnenez, dans une lettre à l'évêque, distingue deux profils de marin-pêcheur :

« Le mot marin-pêcheur, autrefois méprisé, reçoit une bien grande extension. Ne trouvez-vous pas que bientôt tous les habitants de la côte deviendront marins-pêcheurs ? Il paraît que tout le monde se réclame de ce titre. Il y a pourtant une ligne de démarcation bien claire, bien facile à établir. La première catégorie comprend les marins-pêcheurs été et hiver, ne faisant pas autre chose : Douarnenez, Concarneau, Audierne, Le Guilvinec. La deuxième catégorie, les marins qui ne p chent qu'en été la sardine et qui sont en plus cultivateurs, maçons et autres métiers comme ceux qui avoisinent les grands ports de pêche : Ploar , Pouldavid, Crozon, Plomeur, etc. Voilà une distinction. Il faut noter aussi que ces marins-cultivateurs, maçons ne sont pas généralement patrons. Ils sont matelots embarqués, d'où tout ce qu'ils ont perdu, c'est leur temps, leur saison d'été de sardines. Mais les vrais marins des ports ont perdu leur temps pendant l'hiver mais aussi pendant l'été. Ils ont perdu, us  les filets, ils ont fatigué leurs bateaux. Ils ont fait des dettes immenses, en achetant la rogue. D'où une grande différence entre leur situation, entre leurs pertes, entre leurs mis res⁹⁴. »

Le rapport à la mer, même privilégié, n'est jamais exclusif

Le calendrier du métier de marin en fait un terrien à temps partiel. Les campagnes moruti res sur les bases de Terre-Neuve durent sept mois, en Islande cinq mois. Le circuit de la morue sèche peut s'étaler pratiquement sur l'année. Le temps de navigation au grand commerce est plus proche de l'année et peut devenir pluriannuel. Les rotations sur les Antilles s'étalent sur six à dix mois. Sur l'océan indien il faut compter entre 500 et 660 jours. Les voyages au cabotage durent de quelques semaines à plusieurs mois, la fréquence des retours interrompt plus régulièrement l'écoulement des jours. Il faut être attentif au type d'armement qui peut couvrir une destination avec des allers-retours r guli rs ou se développer dans le cadre d'un mouvement de *tramping* de longue durée sans des retours systématiques

92. ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, *op. cit.*, p. 81-103.

93. ROLLANDO, Gaëlle, *Le système sardinier...*, *op. cit.*, p. 145-146.

94. LE BOULANGER, Jean-Michel, *Douarnenez, de 1800 à nos jours...*, *op. cit.*, p. 164-165.

intermédiaires. La navigation au petit cabotage et au bornage ne coupe jamais très longtemps le marin des siens. Le temps passé à terre par les marins de cabotage avec leur famille est de l'ordre de 40 à 50 %. Ces tranches de temps à terre entre les interruptions des périodes de navigation ne peuvent se retrouver chez un matelot embarqué sur un navire au grand commerce. C'est le temps passé au domicile entre deux campagnes qui est alors essentiel. C'est la gestion de ce temps à terre qui favorise ou non la pluriactivité soit dans le domaine maritime (autre forme d'embarquement, pêche de proximité ou à pied) soit dans d'autres secteurs (la manutention, l'artisanat, le petit commerce, l'agriculture) Elle est d'autant plus nécessaire que le temps à terre signifie aucun revenu de la mer⁹⁵.

Il faut d'ailleurs se pencher sur les formes de rémunération des navigateurs pour constater leur diversité. Ce n'est pas tant le fait qu'il y ait trois catégories de formes de gages, le système à la part, le forfait au voyage, le système de la solde mensuelle mais qu'il y ait possibilité de cumuler plusieurs sources de revenus. Le matelot professionnel au long cours peut améliorer son sort en grimant dans l'échelle des rémunérations. Les fils de terriens ayant souvent une formation de type artisanal vont obtenir des promotions en devenant maîtres-voiliers ou maîtres-charpentiers voire maîtres-canonniers. En revanche les fils de navigateurs progressent dans des carrières plus marines de *bosseman*⁹⁶, maître d'équipage et pilote. Mais la solde n'est pas la seule source de revenu, elle peut être complétée (et largement dépassée) par la pratique de la pacotille et du port-permis sur le long-cours voire sur le cabotage. Le financement de ces pacotilles et de ces ports-permis ouvre des perspectives d'investissement aux catégories intermédiaires des sociétés portuaires à travers les prêts à la grosse. À l'échelle du cabotage et de la pêche, la rémunération à la part peut être dépassée par une participation au système quirataire de la propriété des navires, qui est, bien évidemment ouverte aux autres composantes des populations littorales. Les sources notariales font une large place aux transferts des parts de barque, chasse-marée et autre chaloupe entre maître, matelot et négociant. L'achat d'une part par un matelot vise à augmenter le revenu ou à prendre date pour prétendre à un commandement avant de passer la maîtrise ou d'obtenir un brevet. La demi-solde n'est-elle pas compatible avec les rémunérations d'une navigation et d'un capital de propriété et d'armement dans un bateau de cabotage ou de pêche?

Pluriactivité et conjoncture

L'exercice pluriel des métiers maritimes ne témoigne-t-il pas d'une capacité d'adaptation aux offres diversifiées d'embarquement ou mutations conjoncturelles? Les classés ou les inscrits s'adaptent à la manœuvre d'un autre bateau, à la vie dans un autre équipage. Ils savent s'adapter à une

95. LE BOUEDEC, Gérard, *Activités maritimes...*, *op. cit.*, p. 288-300.

96. *Bosseman* : maître de manœuvre.

autre forme de navigation : pêche, bornage, cabotage, long-cours. Ils savent assumer les diverses fonctions d'un *cursus*   la mer : matelot, patron, maître, capitaine. Ils s'adaptent à d'autres ports. La mobilité du matelot, en quête d'embarquement, n'est plus à développer surtout quand il se trouve confronté aux revers de conjoncture et aux ruptures de trajectoires. L'effondrement de l'armement au commerce en Bretagne, à la fin du XIX^e siècle contraint les marins du littoral entre Tréguier et Batz à migrer vers Le Havre où ils constituent une véritable colonie dans le faubourg Saint-François. Ceux de Batz se retrouvent sur les chalands de la Seine, ceux de Perros-Guirec montent sur les navires de la Compagnie Générale Transatlantique et des Chargeurs Réunis.

Faut-il aller jusqu'à parler d'une capacité à innover devant la menace qui pèse sur le métier? Les crises sardinières de 1880 à 1930 en Bretagne sont un contexte particulier qui permet de la mesurer. Certains ports répondent à ces ruptures d'un modèle halieutique en s'engageant sur la voie de la reconversion. Camaret prend le virage langoustier. Pour  tel et Groix, l'alternative thonière est la planche de salut du moins provisoirement. En revanche, Douarnenez refuse toute réorientation et les opportunités du plan des 200 millions du gouvernement après la Première Guerre mondiale pour devenir un port industriel du chalutage à vapeur. En réalité, pour être acceptée, une innovation doit seulement perfectionner le système existant sans menacer l'architecture socio-économique du modèle artisanal de l'armement hérité. Ainsi les Groisillons et les Etellois ont su seulement optimiser le système. Le refus du chalutage à vapeur s'explique car il signifie la destruction du modèle halieutique traditionnel⁹⁷.

•

La pluriactivité reflète l'originalité du territoire. L'espace littoral est un territoire d'interface. Elle témoigne des équilibres et des déséquilibres entre les différents secteurs de l'économie locale. Il s'agit, avant tout, d'une économie de subsistance qui implique le recours à différentes sources de revenus. Le choix est souvent dicté par la nécessité. Aligner différents types d'embarquement selon le calendrier maritime. Alternier les activités maritimes avec les activités artisanales ou agricoles. Ce n'est pas le rapport à la mer qui est toujours déterminant. C'est souvent le rapport à la terre, quand l'agriculture est dominante, qui détermine la place secondaire ou auxiliaire de la mer. Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, le transport maritime incontournable reste la clef de l'intégration de la production agricole ou proto-industrielle dans les échanges. Les usages de la mer entraînent une grande proximité entre les catégories socio-professionnelles et entre les activités des bourgs et des villes littorales. Le terme de proxiactivit  n'est-il pas plus pertinent que celui de pluriactivité?

97. LE BOUEDEC, Gérard, « Les reconversions des pêches sardinières sur le littoral de Bretagne occidentale et méridionale (1880-1930) ; le rapport à l'innovation », *Mutations techniques des pêches maritimes : agir ou subir?*,  ditions IFREMER, 2001, 262 p., voir p. 31-40.

Le métier de navigant est resté un métier très ouvert, peu ou pas encadré. Le recrutement n'a jamais buté sur une réglementation professionnelle rigide, le système des classes et de l'inscription s'est accommodé d'un recrutement maritime non pur. La mer a donc pu « recycler », même à temps partiel, des paysans, des artisans, des boutiquiers. C'est bien évidemment au détriment d'une identité maritime pure et dure. Mais ce réservoir rural ou urbain a largement contribué au renouvellement régulier de la population navigante. Cette pluriactivité favorise l'intégration des gens de mer dans le tissu social des sociétés littorales même s'il ne faut pas se cacher les tensions qui vont se multiplier dans de nombreuses communes aboutissant parfois à des scissions entre les quartiers maritimes et les bourgs plus ruraux.

Mais ces tensions traduisent en partie la double évolution qui s'affirme dans la seconde moitié du XIX^e siècle et qui fait reculer la pluriactivité. Le métier de navigant devient le métier de toute une vie pour une partie des inscrits, mais avec une spécialisation technique du fait de la motorisation vapeur, puis diesel des flottes marchandes et militaires et du chalutage industriel. L'industrialisation des pêches met à mal la pluriactivité ruro-maritime en absorbant dans les conserveries l'ensemble de la famille qui déserte de plus en plus le lopin, ce qui contribue à fragiliser le monde de la filière pêche, quand surviennent les crises. D'une certaine façon, la terre va progressivement s'inscrire comme une forme d'investissement pour ceux qui ont eu la chance de réussir. Le secteur maritime va devenir un monde à part dans les sociétés littorales, qui va avoir du mal à s'organiser syndicalement au tournant du XX^e siècle, traversé par des clivages entre pêche et commerce, marins et dockers, marins et officiers...

RESUME

Dans cet espace d'interface qu'est la zone littorale, les usages de la mer ne déterminent pas de clivages étanches entre les populations terriennes et maritimes. Le rapport à la mer est variable. Si le concept de vocation maritime est trop souvent invoqué pour qualifier au nom d'un déterminisme ou d'une force irrésistible le choix des riverains qui s'engagent dans une voie maritime pure et dure, celui de pluriactivité permet de décliner les rapports complexes que nouent les populations du littoral avec l'estran et la mer.

ABSTRACT

The littoral constitutes an interface in which the uses of the sea do not determine big difference between the inland and seaboard populations. The link with the sea is variable. The call to the sea is too often called upon the qualify, in the name of a determinism or of an irresistible force, the choice of the residents who choose a job linked to the sea. On the contrary, the concept of pluriactivity allows to analyse the complex relations between the populations of the littoral and the sea.