

ÊTRE MARIN

Le fait maritime qui occupe une place relativement récente dans les champs de l'historiographie française y présente désormais sinon une autonomie tout au moins une existence incontestée¹. Les travaux consacrés au monde de la mer ont d'abord eu tendance à favoriser les grands ports, les prestigieuses marchandises et les animateurs des grands trafics. L'étude des acteurs s'est progressivement déplacée des populations maritimes aux sociétés littorales après avoir privilégié les « gens de mer ». En suivant une proposition venue d'outre-Manche, d'aucuns entendent par gens de mer tous ceux dont l'existence dépend de la mer à quelque titre que ce soit : les navigants et leurs familles, mais aussi les armateurs et les constructeurs, ainsi que tous ceux qui, à la ville comme à la campagne, vivent de la mer et travaillent pour la mer. Tel est le choix des auteurs d'une récente étude qui entendent par gens de mer « une population qui embrasse un large spectre social », comprenant notamment les marchands et les négociants².

Il est certes artificiel de vouloir séparer les hommes de leurs activités, mais reconnaissons que « rien n'est plus difficile que de définir les métiers de la mer, s'il faut entendre par là toutes les professions qui ont un rapport plus ou moins direct avec elle³ ». Au reste, en diluant les gens de mer dans l'ensemble des franges maritimes ne risque-t-on pas d'oublier que pour le *Code Michaud* (1629) au temps de Richelieu, comme pour le père Fournier (*Hydrographie*, 1643), les gens de mer sont « les hommes qui exercent le métier de marin » ? La spécificité professionnelle des navigants est également au cœur du système des classes (1668-1670) mis en place par l'administration de Colbert pour

1. Pour un essai d'évaluation de la recherche on se reportera à *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010.
2. GUERBER É. et LE BOUËDEC G. (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2013.
3. CABANTOUS A. et MESSIAEN J., *Gens de mer de Dunkerque aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Dunkerque, Kim, 1977, p. 9.

fournir les équipages des vaisseaux du roi. Dans le droit fil de ces affirmations et dans la perspective qui est la nôtre, l'exercice du métier de la mer est prioritaire pour définir les gens de mer ou marins sans ignorer, comme le rappelait Michel Mollat :

« qu'on ne déracine pas les marins de leur milieu naturel. Ils ne quittent un rivage que pour en trouver un autre et revenir à leur point de départ. La notion de port d'attache est forte. Sans doute le marin débarqué songe à son prochain embarquement, mais lorsqu'il est en mer, il a la nostalgie des siens, de sa maison, de son lopin de terre, car souvent il n'est pas que marin. Amoureux de son clocher il espère trouver à ses pieds sa dernière demeure. Le milieu du marin doit donc être considéré simultanément en mer et à terre, dans la société d'où il vient et où il revient et dans l'espace géographique, terrestre et maritime, où s'exerce son activité commandée par la mer. Groupe professionnel, et non pas catégorie sociale, les gens de mer ne livrent les secrets de leur vie quotidienne que dans leur environnement⁴. »

Les esquisses proposées en ouverture illustrent cette réalité en présentant des parcours individuels ou collectifs, choisis sur différents points des littoraux français, établis sur la longue durée ou sur le temps court, entre le xvi^e siècle et le mitan du xix^e siècle. Les marins de la marine « nationale » ne sauraient être oubliés car les « travailleurs de la mer » fournissent, selon diverses modalités de recrutement, les officiers mariniers et matelots pour servir sur les vaisseaux de l'État. En revanche, les officiers supérieurs occupent une place limitée dans les itinéraires proposés car ces gradés de la « Royale » ou représentants du « Grand Corps » attachés aux flottes de guerre sont relativement bien connus et n'entrent qu'en partie dans l'épure de la réflexion engagée et de la dynamique sociale qui la sous-tend⁵.

Par leur choix, ces destins croisés veulent rendre compte au plus près des complexités à l'œuvre dans la construction de l'« être marin ». Complexité géographique d'abord par les écarts que donnent à voir les ports dominants (Bordeaux, Marseille, Le Havre, Dunkerque, Toulon) eu égard aux ports secondaires (Dieppe, La Ciotat, Saint-Tropez, Martigues) ou aux simples échouages enserrés dans le monde rural (Trégor ou Léon), chacun ouvert sur des arrière-pays plus ou moins vastes. Complexité temporelle ensuite où les données du xvi^e siècle ne s'apparentent pas à celles qui régissent les années 1820-1850 ; où la part de la conjoncture favorise ou déclenche le basculement provisoire ou décisif des destins en provoquant la remise en cause des carrières et des métiers. Le ralentissement de l'essor économique entraîne les ports dans une sorte de léthargie ou, au contraire, la dynamique

4. MOLLAT DU JOURDIN M., *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (ix^e-xvi^e siècle)*, Paris, Hachette, 1983, p. 8.

5. VERGÉ-FRANCESCHI M., *Les Officiers généraux de la Marine royale (1715-1774) origines, conditions, services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990.

des échanges internationaux suscite ici des replis, des reclassements là, des afflux indispensables et décisifs d'une main-d'œuvre, devenue parfois maritime en fonction de la nécessité du moment. La guerre, personnage omniprésent durant ces trois siècles et demi, et plus encore après l'instauration du système des classes dans les années 1670, stimule l'enrichissement du tissu social marin en recrutant jusque sur les rivières ou déclenche des réorientations parfois définitives vers d'autres activités, de l'ostréiculture au vignoble. Complexité professionnelle enfin à travers la multiplicité des occupations halieutiques, entre celles du rivage et celles du Grand Banc de Terre-Neuve, entre le hareng, la sardine et la baleine ; des activités commerciales où se distinguent grand et petit cabotage, droiture et commerce triangulaire ; des mouvements portuaires du pilotage aux transbordements divers ou simples bornages. S'y adjoignent le service du roi, la course et parfois la flibuste.

Ces variables fondamentales participent évidemment de la construction mouvante des groupes sociaux comme des trajectoires individuelles ou familiales. Globalement pourtant, elles ne remettent pas en cause, au moins dans un premier temps, les grands ensembles qui composent le monde de la mer selon une tripartition devenue classique désormais : gens de la pêche, hommes des commerces, personnels des ports. Grandes masses qui, en tant que telles, se trouvent simultanément traversées nécessairement par une hiérarchisation née des conditions professionnelles, sanctionnée par des fonctions et des grades divers : du mousse au capitaine, du novice à l'officier non-marinier, du trancheur au voilier ou autre calfat, etc. Ce qu'une vision exogène des situations désigne souvent sous le terme générique de « gens de mer ». En outre, contrairement à ce que l'on avait peut-être soutenu hier un peu rapidement, les communautés maritimes ainsi désignées n'étaient pas aussi nettement différenciées, même en dépit des structures qui pouvaient, en ville plus qu'au village, participer à leur établissement et à leur affirmation.

Certes, plusieurs exemples présentés ci-dessous rappellent l'importance de l'homogénéité professionnelle, de l'apprentissage familial, de l'endogamie parfois écrasante, sans autre horizon que la reproduction, et ce chez les pêcheurs tout particulièrement mais pas seulement eux. Pourtant dans ce même milieu, d'autres parcours, justement en raison des circonstances personnelles, comme de l'effet de la conjoncture, soulignent singulièrement la diversité des situations modelées qui, sous l'empreinte de la chance, de la nécessité, de l'opportunité et de l'infortune, ouvrent à d'autres destinées, à d'autres parcours de vie moins étroitement préalablement tracés ou irrévocables. Ainsi, aux successions classiques des « marins-fils-et-pères-de marins » qui nourrissent les lignées et l'organisation sociale, d'autres grands cas de figure peuvent alors s'appréhender dans les manières « d'être marin » et faire le lit de la complexité sociale. L'un serait à rechercher à travers la porosité plus importante qu'il n'y paraissait entre gens de la pêche et hommes de la navigation. Certes on n'ignorait pas que des pêcheurs, lors des saisons creuses, pouvaient

s'embarquer au petit cabotage ou se déclarer pilotes lamaneurs ; que des matelots en mal d'embarquement lointain venaient renforcer les équipages sardiniers ou harenguiers. Mais, en réalité, ces passages alternés de l'un vers l'autre des métiers de la mer ont été sans doute plus fréquents que marginaux et ont surtout constitué un invariant social durable. L'autre combinatoire importante résiderait dans la pluriactivité, pratique classique des sociétés anciennes. Dans le monde de la mer lui-même, il n'est pas exceptionnel de rencontrer des individus qui exercent simultanément plusieurs activités. Le cas est assez fréquent au cours de la première modernité et dans la sphère du commandement – mais pas seulement – où les fonctions de capitaines et de marchands, voire de parsonniers*, ou propriétaires de parts de navire, peuvent se conjuguer. Il est même des maîtres de bord qui, dans le Bordeaux des années 1500, s'investissent fortement dans la construction navale. Toutefois la pluriactivité touche plus massivement encore des gens de mer constitués en « laboureurs », artisans voire modestes commerçants installant une confusion supplémentaire dans les réponses à apporter au questionnement de cet ouvrage. Fréquemment, le marin de village n'est-il pas aussi paysan, couvreur de chaume, tisserand, cabaretier occasionnel ? Comment alors participe-t-il à l'établissement d'une « civilisation maritime » tenue pour spécifique ? Comment s'intègre-t-il ou non à elle ? Interrogations qui valent aussi pour ces gens de la montagne ou de la plaine qui décident de quitter l'araire ou la navette pour le filet ou la voile.

Dès lors, le cheminement social offert à travers ces différents portraits justifie largement à lui seul la pertinence de la question initiale. Cet « être marin », sans jeu de mots, mérite de se trouver ré-interrogé dans la mesure où la relation de ces navigants à la mer, cette maritimité des géographes, est multiple, ouverte à des réalités extrêmement diverses et aux effets parfois inattendus sur le destin, maritime ou non, des acteurs ou de leur descendance. Il est porteur de taxinomies régionales ou générales foisonnantes qui correspondent à autant de désignations propres que la vie commune dans un espace professionnel, original et isolé, « le » bateau, ne saurait unifier réellement. Il dépend aussi de l'origine géographique, du milieu social, des formes d'apprentissage, des occasions offertes ou suscitées, provisoires ou durables, du degré d'intégration, le tout possiblement instrumentalisé par les variations de la conjoncture locale ou internationale. Bref « être marin », ce n'est pas simplement œuvrer sur un navire et moins encore avoir la vocation pour prendre le large afin de susciter l'attente... Comme pour toute grande structure sociale, et en dépit des systèmes de représentation construits par l'imaginaire collectif, c'est bien la complexité du réel qui est d'abord première dans l'organisation des multiples métiers de la mer. C'est pourquoi cette diversité sera convoquée le plus souvent possible afin de mieux cerner ce qu'« être marin » pouvait alors vouloir signifier dans le vécu des destinées navigantes au temps de la marine à voile.

Avertissement

Les termes suivis d'un astérisque* sont définis dans le glossaire en fin d'ouvrage.

Les notes de bas de page ont été volontairement réduites dans cette synthèse. La bibliographie, qui privilégie les publications récentes, propose des références pour poursuivre la réflexion.