

Introduction

Une recherche historique consacrée à l'histoire du « Gouvernement des hommes en mer¹ » investit dans ce volume les singularités religieuses de la navigation². Il s'agit de mettre à l'étude les aspects religieux qui s'associent à la gouvernance des équipages embarqués et pas le sujet englobant de la religion et de la mer³. Si les rapports à la religion et aux institutions ecclésiastiques des sociétés littorales ont fait l'objet d'ouvrages nombreux notamment ceux, fondateurs et fondamentaux, d'Alain Cabantous⁴, l'historiographie française est pauvre sur le thème des pratiques religieuses en mer et du rôle du capitaine et des officiers dans la mise en œuvre de celles-ci dans l'espace confiné qu'est le navire⁵, par une microsociété souvent provisoire puisque se mêlant de plus en plus souvent avec le développement des entreprises maritimes des professionnels de la mer et des passagers, dans le temps d'un voyage plus ou moins long et dont la durée reste, même avec les progrès et les innovations techniques, soumise aux conditions de navigation rencontrées et dans un environnement plus ou moins hostile, où la vie des hommes peut être soudainement mise en danger par le déchainement des éléments naturels ou l'avidité et la fureur des hommes.

La question de la religion à bord émerge en fait dans l'historiographie par les travaux de Jean Delumeau sur la peur en Occident⁶. Dans le premier ouvrage consacré à cette thématique, l'index intègre l'entrée « mer » dans celle de l'« eau⁷ ». La peur de la mer c'est d'abord la peur de voir se mettre en mouvement l'élément liquide sous l'action du vent et des courants au point de prendre la forme de montagnes écumantes et de gouffres insondables au fond desquels peuvent être engloutis navires, équipages et passagers: « A cette heure, je donnerais bien mille arpents de mer pour une acre de terre stérile: une grande lande, des sapins roux, n'importe quoi⁸... » Au Moyen Âge et à l'époque moderne, les récits de voyage constituent la source principale des études sur la peur de la mer. Ils attestent d'un sentiment commun et partagé: le voyage maritime est la pire expérience humaine au cours d'une vie terrestre:

« Il est certain qu'entre les dangers qui se rencontrent au passage de cette vie humaine, il n'y a point de tels, de pareils ni de si fréquents et ordinaires

que ceux qui adviennent aux hommes qui fréquentent la navigation de la mer [...]. Tout homme de bon jugement, après qu'il aura accompli son voyage reconnaîtra que c'est un miracle manifeste d'avoir pu échapper tous les dangers qui se sont présentés en la pérégrination d'icelui⁹. »

De remarquables mentions de pratiques culturelles se rencontrent dans les plus anciens récits de voyage. Ainsi, dans le journal du premier voyage de Christophe Colomb : face au danger nautique imminent, le commandement réunissait les hommes, tirait au sort des promesses de pèlerinage et organisait les actions en grâce¹⁰.

Depuis l'Antiquité, la navigation elle-même avait été assimilée à la pérégrination de l'âme après la mort. Les barques votives, ou encore le passeur Charon, constituaient autant de motifs ensuite christianisés qui firent de l'Océan, selon l'Occident, un espace spirituel singulier. L'on aurait tort de n'en voir que les aspects répulsifs car, si le marin y éprouve son corps, il est également susceptible d'y fortifier son âme aux confins des Abysses¹¹. La mer était alors un défi spirituel. On comprend alors l'importance de l'ex-voto, une tradition déjà pratiquée dans l'antiquité et qui connaît une très grande diffusion chez les marins avec l'essor du culte marial au XVII^e siècle. Mais le grand saint, protecteur et sauveur en cas de naufrage est Saint Nicolas. Les ex-votos sont l'expression de périls conjurés en mer. Leur dépôt dans chapelles et églises fait souvent l'objet de cérémonies qui sont à l'origine de pèlerinages et de fêtes votives qui deviennent des temps forts dans le calendrier des sociétés portuaires¹². Quelle était la nature réelle de cette angoisse ? En fait plus que la mort c'est la disparition physique en mer, la perspective de « passer sans le soutien spirituel d'un prêtre », être privé de la dernière confession, sans extrême-onction, sans communion et sans funérailles religieuses¹³.

Un des apports importants des travaux de Jean Delumeau sur la pastorale de la peur et l'action de l'Église qui rassure le fidèle en multipliant cérémonies, processions, dévotions est de considérer l'ensemble de la chrétienté déchirée entre catholiques et protestants à partir des années 1520¹⁴. Si l'Église romaine a une longue expérience de l'économie de la sécurité et du salut, les réformateurs protestants doivent relever le défi de substituer à ces « superstitions » rassurantes et répondre ainsi à la demande d'assurance spirituelle et de protections des maux terrestres des populations désormais de confession protestante¹⁵. Affirmer la doctrine de la justification par la foi ne suffira pas à rassurer... la lutte contre les superstitions sera longue en pays luthérien comme en pays calviniste. Elle sera portée par un double langage, la crainte de Dieu et la tranquillité en Dieu : « Restait ouverte, en revanche, la question de savoir selon quel dosage associer menace et réconfort¹⁶. » Très significative est la place consacrée aux dangers de la mer dans les chapitres des livres de Jean Delumeau portant sur le protestantisme. Les églises des grandes nations maritimes de l'Europe du nord-ouest maintiennent les cérémonies de bénédic-

tions de navires avant leur départ, notamment à l'occasion des ouvertures de la pêche, et une piété particulière se diffuse chez les marins par des ouvrages de prières et d'actions de grâce qui leur est destinés et l'intégration d'occurrences maritimes dans les livres de prières anglais, scandinaves et néerlandais¹⁷. Certains de ces ouvrages connaissent de nombreuses rééditions au XVIII^e et même XIX^e siècle. Dans la deuxième moitié du XVII^e siècle des ouvrages semblables sont publiés en France pour les marins calvinistes du royaume... et les dizaines de milliers de réfugiés qui ont décidé de rejoindre par la mer les pays protestants à la suite de la politique d'étouffement du protestantisme menée par Louis XIV dès 1663, pour aboutir à son interdiction totale en 1685. Ces ouvrages ont en commun le souci de rappeler aux fidèles qu'ils doivent en cas de périls se confier totalement à Dieu : foi et abandon.

Le développement des voyages maritimes et surtout la multiplication des entreprises océaniques à partir de la fin du XV^e siècle engagent les églises à ajouter à l'exigence de répondre aux peurs de la mer, celui de contrôler les corps et les âmes des marins et des passagers sur des temps de plus en plus longs. Le développement des marines de guerre impose aux États de répondre aux pressions ecclésiastiques sur l'encadrement religieux des officiers, marins et soldats embarqués. En France, il faut attendre les ordonnances de Marine des années 1680 pour que soit organisée la fonction d'aumônier de marine. Certes, il y avait eu auparavant quelques vellétés de faire en sorte que des religieux soient à bord des navires. C'est le cas en 1627-1628 avec la décision de Richelieu de confier ce ministère en mer aux capucins. Il faut aussi noter la mission des lazaristes auprès des galériens dans le cadre de la fonction d'aumônier général assuré par Vincent de Paul¹⁸. Dans l'ouvrage publié par le père Fournier en 1643, celui-ci défend l'idée que « les directeurs qui équipent un vaisseau pour faire un voyage de long cours, doivent avoir autant d'égard à le fournir d'un bon aumônier qu'ils apportent de soin à le pourvoir de biscuit¹⁹ ». Ce livre réédité en 1667 et en 1679 a influencé, sans aucun doute, la rédaction de l'article « De l'Aumônier » dans l'ordonnance de Colbert de 1681. Il est imposé aux propriétaires d'embarquer à bord un prêtre ou un religieux, le premier ayant été approuvé par l'évêque de son diocèse, le second par son général. Il devra célébrer les messes (« du moins les dimanches et fêtes »), administrer les sacrements, faire les prières quotidiennes du matin et du soir « où chacun sera tenu d'assister ». C'est l'application à bord des navires de la législation d'obligation religieuse catholique dès lors que les services sont assurés : « Défendons, sous peine de la vie, à tous propriétaires, marchands, passagers, mariniers et autres à apporter aucun trouble à l'exercice de la religion catholique²⁰. » Il faut bien évidemment voir dans la teneur de cet article 4 de l'ordonnance une nouvelle marque de la politique d'étouffement progressif des droits religieux et sociaux octroyés par l'édit de Nantes aux protestants qui, rappelons-le ici, participent activement à l'économie maritime du royaume

comme négociants, marchands, armateurs, capitaines et matelots notamment dans l'Atlantique²¹.

L'application de cette décision de rendre obligatoire un aumônier à bord des vaisseaux de long cours rencontre deux obstacles : le recrutement et la formation à une mission dans un milieu social particulier. Pour s'assurer d'un vivier de clercs préparés à cette tâche, trois séminaires sont fondés : Rochefort (1683), Brest et Toulon (1685)²². Comme l'écrit Marie-Christine Varachaud, en s'appuyant sur les contrats passés entre les intendants et les congrégations chargées de la formation, l'objectif est double : instruire et faire pratiquer les catholiques « pas parfaitement instruits des lumières de notre Religion », convertir les protestants²³. Il est attendu de ces aumôniers de « corriger les désordres qu'il verra, plustost par douceur que par parole aigre, que l'humeur des gens de mer n'est capable de supporter²⁴ ». Il est donc établi par le roi une nouvelle autorité à bord et il est dès lors pertinent de s'interroger sur la réception de l'aumônier par l'équipage et d'abord par les hommes qui assurent le commandement, capitaine et officiers du navire. Il est difficile de répondre à cette question²⁵. Si l'ordonnance de 1689 précise la formation et la fonction de l'aumônier à bord des vaisseaux du roi, rien n'est dit de leur place par rapport au commandement, sinon qu'il est assimilé à l'état-major puisqu'il a rang de lieutenant de vaisseau, qu'il est logé dans la sainte-barbe et mange à la table du capitaine qui est tenu de le recevoir. Sous le Second Empire, l'aumônerie de marine est dotée d'un statut et compte 60 prêtres, nombre réduit à 30 sous la III^e République. Mais les aumôniers de la Marine restent dans le cadre du statut de 1852²⁶.

Qu'en est-il sur les navires de commerce ? Combien de propriétaires et d'armateurs s'assurent qu'un aumônier soit embarqué lorsqu'il s'agit d'un long voyage ? Sur certaines destinations la présence récurrente parmi les passagers de religieux missionnaires ou de prêtres rejoignant leur paroisse fait fonction. C'est le cas de nombreuses traversées entre la France et ses colonies américaines à l'époque moderne, notamment la Nouvelle-France. Mais il arrive que la présence d'un religieux et d'un pasteur soit conflictuelle comme en Acadie en 1604. Et que firent les marins à leur mort causée par le scorbut en 1606 : « les mirent tous deux dans une même fosse, pour voir si morts, ils demeureroient en paix, puisque vivants ils ne s'estoient pû accorder²⁷ ». Irénisme, indifférentisme, saturation religieuse après quarante ans de guerre civile et où le navire fut souvent un lieu clos où s'exprima la violence religieuse²⁸, manque d'instruction des marins perçus souvent comme des brutes par les élites ? À l'époque contemporaine, il en est de même vers l'Afrique, l'Asie et le Pacifique et les grandes compagnies maritimes assurent un service religieux notamment à bord des paquebots qui possèdent une chapelle consacrée lors du lancement et de l'inauguration du navire par l'évêque du diocèse. Nul doute que le desservant ne soit un membre particulier de l'équipage et qu'il soit perçu comme un membre du commandement. Un membre avec lequel les officiers de marine

doivent composer avec plus ou moins de bonne volonté. Mais, n'oublions pas une réalité : les marins sont plus nombreux à se trouver seuls face aux périls en mer et face à la mort sans le soutien apaisant ou anxiogène du prêtre ou du pasteur. Ils ne peuvent s'en remettre qu'à Dieu... et à l'expérience et l'intercession du capitaine :

« Que comme les yeux de l'homme sont placés dedans la teste pour découvrir de plus loin, moi que tu as fait chef de quelques autres fais que je ne me trouve point destitué des lumières nécessaires. Et qu'avec un vrai courage & avec une diligence bien soigneuse, je face toujours ce que doit faire tout homme qui a du commandement me donnant en bon exemple à ceux qui sont sous ma charge dans l'adversité comme dans la prospérité. Et qu'au lieu d'abuser jamais de mon pouvoir, il me souvienne toujours qu'ils sont hommes comme moi & qu'étant d'une commune nature nous travaillions à envie, moi à les conduire comme il faut, eux à obéir de bonne sorte²⁹. »

Populations littorales et marinières ont donc expérimenté cette histoire singulière qui relie leurs dévotions à l'hostilité du milieu qu'elles affrontent. Mais le voyage maritime en tant que tel, sans doute trop souvent considéré comme un simple interstice temporel, mérite désormais son histoire religieuse. Les sources qui en rendent compte seront l'objet d'une première partie. Cet état documentaire précèdera une deuxième partie qui ouvrira plusieurs études des réalités des pratiques culturelles embarquées. Toutefois, parce que le christianisme a particulièrement exploité les motifs nautiques, une troisième partie consacrée aux voyages spirituels en mer nous emmènera bien souvent au-delà, pour ne pas écrire Au-Delà, lorsque l'expérience d'une navigation en vient à transformer les hommes et leurs vies terrestres.

Didier POTON

Université de La Rochelle, Centre de recherches
en histoire internationale et atlantique, CRHIA, EA 1163

NOTES

1. Il fait écho au précédent volume consacré aux représentations du commandement naval : Pierre PRÉTOU et Denis ROLAND (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer*, Rennes, PUR/Corderie Royale-Centre International de la Mer, 2012.
2. Ce volume a été entrepris à la suite d'une journée d'études réunissant universités, Centre international de la Mer – Corderie Royale, Service Historique de la Défense et Musée national de la Marine. Intitulée *Religion et commandement maritime, de l'Antiquité à nos jours*, elle eut lieu au Service Historique de la Défense, à Rochefort, le 16 novembre 2012.
3. Voir par exemple Alain CORBIN et Hélène RICHARD (dir.), *La mer, terreur et fascination*, Paris, Le Seuil, 2011.
4. Alain CABANTOUS, *Foi chrétienne et milieux maritimes*, (dir. avec Françoise HILDESHEIMER), Paris, 1989 ; *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVI^e-XIX^e siècles)*, Paris, 1990 ;

- Dix mille marins face à l'Océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre (1660-1794)*, Paris, 1991; *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, 1993; *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, 1995.
5. Nous signalons une exception notable: Michel VERGÉ-FRANCESCHI (dir.), *Mer et religion*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2008.
 6. Jean DELUMEAU, *La peur en Occident (XIV^e-XVIII^e siècles)*, Paris, 1978; *Le péché et la peur. La culpabilisation en Occident (XIII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, 1983; *Rassurer et protéger. Le sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Paris, 1989.
 7. Jean DELUMEAU, *La peur en Occident...*, p. 474 et 477.
 8. Shakespeare, *La Tempête*, cité par J. Delumeau dans *La peur en Occident...*, p. 35.
 9. *Histoire de plusieurs voyages aventureux*, Rouen, 1600. Cité par Jean Delumeau dans *La peur en Occident...*, p. 35.
 10. Voir Christophe Colomb, *Le journal de bord, 1492-1493* (édition Michel BALARD), Paris, Imprimerie nationale, 2003, p. 64 et p. 190.
 11. Voir Pierre PRÉTOU et Denis ROLAND, « Une histoire de la représentation occidentale des commandements maritimes », dans Pierre PRÉTOU et Denis ROLAND (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer*, Rennes, Presses universitaires de Rennes/Centre international de la Mer-Corderie Royale, 2012, p. 8-139.
 12. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, « Ex-voto » et « Religion », dans Michel VERGÉ-FRANCESCHI (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, 2002, vol 1, p. 590-591 et vol. 2 p. 1233.
 13. Alain CABANTOUS, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^e-XIX^e siècles) », *Histoire, économie et société*, 1990, 9^e année, n° 3, p. 321-336.
 14. Jean DELUMEAU, *Rassurer et protéger...*, p. 9 et suiv.
 15. *Ibid.*, p. 399 et suiv.
 16. Jean DELUMEAU, *Le péché et la peur...*, p. 551-556.
 17. Jean DELUMEAU, *Rassurer et protéger...*, p. 426-448.
 18. Alain CABANTOUS, *Le ciel dans la mer...*, p. 415-416.
 19. Marie-Christine VARACHAUD, « La formation des aumôniers de marine du Roi Soleil », *Revue d'Histoire de l'Église de France*, 1994, vol. 80, n° 204, p. 66. Du même auteur « Le soin des âmes : vers la création d'un corps d'aumônier de marine sous Louis XIV », dans *L'homme, la santé, la mer*, Paris, 1997.
 20. *Ibid.*, p. 67.
 21. Mickael AUGERON, Didier POTON, Bertrand VAN RUYMBEKE (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique. Pour Dieu, la Cause et les Affaires*, Paris, PUPS/Les Indes Savantes, 2 vol., 2009 et 2012.
 22. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, « Aumônier de marine », dans Michel VERGÉ-FRANCESCHI (dir.), *op. cit.*, p. 140.
 23. Marie-Christine VARACHAUD, *op. cit.*, p. 68.
 24. *Ibid.*, p. 70.
 25. Alain Cabantous relève à partir d'un cas espagnol que l'action de l'aumônier ou du chapelain peut être désavoué par le commandant : « je m'étais placé derrière lui sans précaution, je craignais que son zèle en voulant exciter le soldat à pleurer ses péchés ne lui ôtât le courage », Alain CABANTOUS, « Le corps introuvable... », p. 327.
 26. Michel VERGÉ-FRANCESCHI (dir.), « Aumônier de marine », *Dictionnaire d'histoire maritime...*, p. 140-141. Xavier BONIFACE, *L'aumônerie militaire française (1914-1962)*, Paris, Cerf, 2001.
 27. Marcel TRUDEL., *Histoire de la Nouvelle-France*, Montréal, 1973, vol. II, p. 25.
 28. Mickael AUGERON, « Quelle religiosité pour les marins huguenots », dans Mickael AUGERON, Didier POTON, Bertrand VAN RUYMBEKE (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique...*, vol. 1, p. 76-77.
 29. Jacques GAULTHER, *La seureté du navigage ou manuel de prières pour ceux qui vont en mer*, chez Pierre Cailloué, Quevilly, 1665, p. 59.