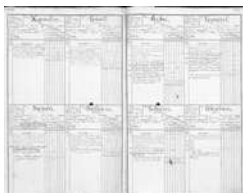


Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965



L'Inscription maritime fut durant trois siècles l'institution de tutelle de la Marine de l'État sur les gens de mer français. Née pendant le règne de Louis XIV, au XVII^e siècle, l'Inscription maritime s'appela d'abord le « système des classes », à cause des « classes » ou contingents annuels de marins formés dans chaque localité littorale, qui étaient appelés à servir sur les vaisseaux du roi. Le système des classes, réformé à la fin du XVIII^e siècle, devient l'Inscription maritime à partir de la Révolution française, en 1795. Navigants à la pêche ou au commerce, les « inscrits » (sur les registres de l'administration considérée) doivent effectuer leur service militaire dans la flotte de guerre et bénéficient d'un régime de prévoyance, régulièrement renforcé aux XIX^e et XX^e siècles. Cette « vieille institution » du monde maritime disparaît en 1965 lors de la réforme du service national.

- Le système des classes de 1665 à 1784
 - La réorganisation des années 1784-1815
 - L'Inscription maritime de 1815 à 1914
 - La carrière d'un inscrit
 - Vers la fin de l'Inscription maritime, au XX^e siècle
-

Le système des classes de 1665 à 1784

L'essor des marines de guerre en Europe au XVII^e siècle



Les flottes de guerre permanentes se développent en Europe au cours du XVII^e siècle. La course aux armements navals va de pair avec la lutte pour la maîtrise des mers. Il fallait beaucoup d'hommes pour faire marcher un vaisseau de guerre : 400 à 600 sur un bâtiment de combat vers 1670, 700 à 800 sur un « 74 canons » des années 1780. Si trois quarts de ces hommes étaient des matelots et des officiers mariniers, le quart restant se composait de soldats. Le nombre et le calibre des canons déterminaient les dimensions du vaisseau de ligne et l'effectif de son équipage. On comptait 5 à 6 hommes par pièce d'artillerie vers 1670, 8 à 10 hommes un siècle plus tard. Les équipages des marines de guerre européennes se recrutaient au moyen d'engagements volontaires et aussi de réquisitions ordonnées par le souverain dans les agglomérations portuaires. Mais la France a inventé un nouveau système.

L'invention du système des classes, entre 1665 et 1689

Louis XIV voulait que son royaume devienne une grande puissance maritime. Outre un programme ambitieux de construction navale, l'État expérimente un nouveau système de recrutement des équipages de la marine royale, qui devrait se substituer aux enrôlements forcés. Cette opération est impulsée par Colbert, contrôleur général des finances, mais aussi patron de la marine. À partir des

années 1665-1670, tous les gens de mer du royaume, s'adonnant à une activité maritime civile, sont recensés et divisés en classes ou contingents annuels, afin de servir alternativement sur les vaisseaux du roi ; d'où l'appellation de « système des classes ». La législation du système des classes est fixée par l'ordonnance du 15 avril 1689 sur la Marine royale.

Qui est compris dans le recrutement des équipages de la flotte royale ?

Les textes législatifs et réglementaires distinguaient six catégories de gens de mer :

- Les mousles âgés de 12 à 16 ans : ils faisaient l'objet d'un enregistrement provisoire, mais n'étaient pas obligés de servir sur les vaisseaux du roi avant d'avoir atteint l'âge de 16 ans.
- Les novices : jeunes hommes âgés de 16 à 25 ans, qui apprennent un métier de la mer.
- Les matelots âgés d'au moins 18 ans, qui naviguent au commerce ou à la pêche, et même les marins ou bateliers des bassins fluviaux.
- Les ouvriers qui exercent un métier de la construction navale.
- Les officiers marins, qui forment la maîtrise ou l'encadrement : pilotes, maîtres canoniers, maîtres d'équipage.
- Les capitaines, maîtres et patrons de la marine de commerce et de pêche : ils sont recensés, mais exemptés des classes, à condition de former régulièrement à la mer des jeunes marins, dont le nombre doit être proportionnel à la force de leur équipage.

Quels sont les fondements du système des classes ?

Les gens de mer et de rivière du royaume de France sont répartis en quatre classes dans les ports et havres de Guyenne, Bretagne, Normandie, Picardie, Flandre ; en trois classes en Poitou, Saintonge, Aunis, îles de Ré et d'Oléron, Rivière de Charente, Languedoc et Provence. Les hommes de chaque classe servent en principe un an sur trois ou sur quatre. L'inégalité géographique s'expliquait par l'effectif variable de la population de gens de mer, d'une région littorale à l'autre. Les provinces récemment annexées, comme la Flandre et le Pays basque, étaient exemptées des classes. Selon les besoins, le roi pouvait lever tout ou partie des gens de mer d'une classe de service.

Les textes législatifs et réglementaires stipulent que :

- Les marins levés ou requis doivent se diriger vers le port de guerre le plus proche de leur domicile et n'ont pas le droit de s'enrôler ailleurs sous peine d'être punis comme déserteurs.
- Les gens de mer compris dans les classes doivent porter un bulletin personnel qui signale tous leurs embarquements et tous les changements qui peuvent survenir dans leur vie professionnelle.
- Il est interdit à tout officier marinier ou matelot de sortir du royaume pour aller servir à l'étranger, de s'y établir par mariage ou autrement, sous peine d'être puni comme déserteur.
- Aucun matelot de la classe de service ne peut, sous quelque prétexte que ce soit, se faire remplacer.

-Les matelots et officiers marins qui ne seront pas de la classe de service peuvent s'enrôler sans restriction sur un bâtiment de la marine marchande. Les matelots de la classe de service, qui n'ont pas reçu d'affectation, ont le droit de s'engager sur un bâtiment pratiquant une navigation uniquement de proximité (cabotage, pêche côtière).

Un fonctionnement bureaucratique

Un appareil bureaucratique s'est mis en place pour l'enregistrement, le suivi professionnel et la levée des gens de mer. Cet appareil a été, au moins dans le principe, un laboratoire en matière de modernité administrative et de rationalisation de la gestion des ressources humaines.

Des commissaires de marine sont désignés pour superviser la confection et la mise à jour des registres ou matricules de marins classés. Ils sont assistés par des écrivains et des commis. Leur circonscription est le département de marine. Chaque département est divisé en quartiers, ensemble de paroisses littorales doté d'un chef-lieu, où l'on trouve également un commissaire des classes qui tient à jour tous les papiers de l'administration de la Marine. Un petit groupe de paroisses

limitrophes appartenant au même quartier forme un syndicat, circonscription de base, dont le chef est un ancien marin ou « syndic », qui collecte également des informations et représente le plus proche interlocuteur des gens de mer dans leurs relations avec l'État. Il y avait 70 quartiers à la veille de la Révolution, qui étaient attachés à l'un des trois grands ports de guerre : Brest, Rochefort et Toulon (Cherbourg devient une base navale et préfecture maritime seulement à l'époque de Napoléon Ier). Pour ce qui est de la géographie des quartiers du Cotentin, on se reportera aux cartes de l'Inscription maritime dans la Manche.

Quels sont les avantages consentis aux gens de mers classés ?

En compensation des charges et contraintes que leur impose le système des classes, les gens de mer obtiennent, de la part de l'État, un certain nombre d'avantages, en matière d'emploi, de fiscalité et, même, de « protection sociale » :

- Les armateurs au long cours dont les navires battent pavillon français doivent employer des sujets français pour former leurs équipages, de préférence à des étrangers, sous peine de 100 livres d'amende.

- Les gens de mer inscrits sont exemptés du logement des gens de guerre, comme de la milice ou du service de garde-côte. Pendant leur année de service, ils bénéficient de la suspension de toute poursuite judiciaire, de toute contrainte par corps et de toute mesure de saisie de leurs biens pour raison de dettes.

- Les gens de mer estropiés ou rendus invalides au service du roi auraient dû être entretenus leur vie durant dans deux hôpitaux (à Toulon et Rochefort). Comme ce projet n'a jamais abouti, la Caisse des Invalides est fondée en 1673 pour verser une demi-solde aux intéressés hors d'état de subvenir à leurs besoins. Cette pension est alimentée par un prélèvement sur toutes les soldes de la marine royale, des officiers généraux aux mousques. À partir de 1703, la retenue à la source est également effectuée sur les prises des corsaires, puis en 1709 on l'élargit encore aux rémunérations des marins de la flotte de commerce et de pêche. L'édit de mars 1713 fixe la retenue à 6 deniers par livre (soit 2,5 %) pour la course et la marine marchande, tandis que ce prélèvement reste à 4 deniers par livre (1,67 %) pour la marine de l'État, mais en comprenant toutes les dépenses de la marine d'État et des colonies. Quand il s'agit de marins naviguant à la part, un versement forfaitaire est effectué, qui correspond à environ 2,5 % des gains. Conséquence logique, le bénéfice d'une demi-solde est étendu à tous les marins estropiés et invalides, qui naviguaient en course, au commerce et à la pêche. Un fonds autonome, distinct du Trésor royal, appelé la Caisse des Invalides de la Marine, est créé, de manière fort novatrice, pour recueillir le produit de l'ensemble des prélèvements. Cette Caisse est gérée par un trésorier général et des trésoriers particuliers établis dans les ports. Ces dispositions restent en vigueur jusqu'en 1784, voire au-delà de la Révolution de 1789.

Le système des classes a-t-il jamais fonctionné ?

L'organisation mise en place par Colbert semble un modèle de rationalité et d'humanité à côté de systèmes coercitifs, comme la presse anglaise.

Néanmoins, le principe d'un service militaire obligatoire des gens de mer constituait un régime d'exception, alors que l'armée de terre d'Ancien Régime restait une armée de métier, la plupart des Français échappant à toute contrainte militaire.



En outre, le système des classes a mal fonctionné. En temps de guerre, comme l'effectif de la classe de service s'avérait souvent insuffisant d'une année à l'autre, les commissaires levaient les marins qui restaient dans leur quartier, quelle qu'ait été la classe à laquelle ils appartenaient. En outre, les paies des marins servant dans la Royale étaient souvent réglées avec des retards considérables (plusieurs années pendant le règne de Louis XIV), ce qui projetait les familles dans la misère.

Ajoutons à ce tableau que les conditions de vie à bord des vaisseaux étaient très dures. La mortalité pour cause d'épidémie, de nourriture avariée et surtout de captivité en Angleterre était considérable : 20 à 30 % des marins levés, parfois davantage, ne sont pas revenus chez eux à l'issue des guerres de Sept Ans (1756-1763) et d'Amérique (1778-1783).

Les compensations restaient, dans les faits, minimes, sinon illusoires. En effet, le versement d'une demi-solde aux marins estropiés ou invalides représentait une « faveur » (accordée par le roi) et non un droit, malgré le système de prélèvements. Enfin, le service dans la marine royale pesait uniquement sur les navigants. Seuls les marins de métier semblaient capables de servir sur les vaisseaux de guerre du roi de France, alors qu'en Angleterre, des « terriens » de la ville et de la campagne étaient enrôlés de gré ou de force dans la Royal Navy. Comme le coût humain de chaque guerre navale était très élevé, la population des gens de mer français n'a jamais dépassé 60 000 hommes entre le règne de Louis XIV et la Révolution. Un illustre marin de Granville, Pléville Le Pelley, disait que la Royale consommait des marins sans jamais en former.

La réorganisation des années 1784-1815

L'ordonnance de 1784 crée un véritable régime de retraite pour les gens de mer français

Adoptée à l'initiative du maréchal de Castries, secrétaire d'État à la Marine entre 1780 et 1787, l'ordonnance du 31 octobre 1784 refonde le système de recrutement des équipages de la marine royale. L'organisation des classes est remplacée par un tour de rôle individuel qui épargne autant que possible les gens de mer mariés et chefs de famille. Cette disposition, déjà plus ou moins appliquée depuis les années 1720, apparaît réaliste et efficace, mais elle comporte une part d'arbitraire, car le choix des marins levés dépend davantage du commissaire de chaque quartier. La réforme essentielle concerne la pension. Ce qui était une faveur devient un droit pour tous les gens de mer âgés de plus de 60 ans, du moins s'ils comptent au moins dix ans de navigation (effective) sur les bâtiments de commerce et trois ans sur les vaisseaux du roi. Même droit pour les ouvriers non navigants qui auront vingt-cinq ans d'exercice de leur profession depuis leur première inscription sur le rôle, dont cinq ans dans les arsenaux de la marine royale. Le montant de la pension (le plus souvent un tiers de solde, soit 5 à 7 sols par mois) dépend de la paie que les ayants-droit ont eue lors de leur dernier enrôlement dans la marine royale. Les demi-soldes sont également attribuées sans condition d'âge aux estropiés et aux invalides hors d'état de travailler. Tous les marins pensionnés forment la catégorie des « hors service ». Il s'agit bien d'un régime de retraite, sans doute le plus ancien d'Europe, surtout pour des travailleurs manuels. Ces mesures s'inscrivent dans le contexte de la guerre d'Amérique (1778-1783), guerre navale victorieuse contre l'Angleterre, au début du règne de Louis XVI. D'autres mesures ont amélioré la vie des marins à bord des vaisseaux de la marine royale : nourriture plus saine, distribution de vêtements, versement direct d'une partie des soldes aux familles.



La Révolution de 1789 maintient le système des classes, sous le nom d'Inscription maritime

L'Assemblée Nationale Constituante, s'attaquant à tout l'édifice de l'Ancien Régime, examine la question de la marine de guerre en 1790-1791. Faut-il conserver le système des classes ? Sinon, quel mode de recrutement doit-on choisir pour former les équipages de la flotte ? Le décret du 7 janvier 1791 conclut au maintien de l'ancien système avec quelques aménagements.

L'obligation de service cesse dès que le navigant atteint l'âge de 56 ans au lieu de 60. Les « officiers » des classes sont supprimés au profit d'administrateurs élus. Les pensions de retraite sont maintenues par la loi du 13 mai 1791. Le rapporteur de cette loi, Begouen de Meaux, un grand négociant et armateur havrais, défend avec énergie la Caisse des Invalides, qualifiée de « vraie



caisse de famille » et « d'établissement vraiment paternel ». La pension reste calculée d'après la dernière paie dans la marine de l'État. Cette demi-solde, en fait un tiers de solde, constituait un complément de ressource non négligeable pour les marins âgés encore capables de travailler au cabotage ou à bord d'un bateau de pêche côtière. Il y avait un supplément en cas de blessure, de mutilation ou d'infirmité. Autre cas, plus rare pour des marins âgés de plus de cinquante ans, l'attribution d'un bonus pour chaque enfant âgé de moins de dix ans. Enfin, les veuves ont droit à la moitié de la retraite de leur défunt mari.

La marine en ébullition pendant la Première République

Contrepartie du service obligatoire dans la marine de l'État, le régime de retraite des gens de mer est maintenu sous la Première République, malgré les attaques de rénovateurs comme Cambon, patron du Comité des Finances de la Convention, qui obtient la fusion de la Caisse des Invalides de la Marine avec la Trésorerie nationale. Les pensions ne sont en fait plus réglées. Les ports de guerre sont en ébullition : beaucoup d'officiers (nobles) démissionnent ou émigrent, tandis que les équipages se mutinent ou désertent. La Marine devenue républicaine est désorganisée, alors que la France déclare la guerre à l'Angleterre (1er février 1793). Le Comité de Salut Public s'efforce de réagir au moyen des représentants en mission comme Jean Bon Saint-André à Brest. Un arrêté du 3 floréal an III déclare que « les gens de mer requis ou levés pour le service des vaisseaux et des ports s'abstiennent de se rendre où la voix de la patrie les appelle, parce que la complaisance ou le relâchement des autorités constituées ne favorisent que trop un abus aussi préjudiciable aux intérêts de la République ».

Naissance de l'Inscription maritime : la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795)

La nécessité d'une remise en ordre explique la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), qui est adoptée lors de la dernière séance de la Convention. Le système des classes devient l'Inscription maritime. Assez paradoxalement, ce texte, rédigé et voté dans l'urgence, est devenu la charte des gens de mer jusqu'au début du XXe siècle. La loi du 25 octobre 1795 concerne tout « citoyen marin » âgé d'au moins 18 ans qui remplit une des conditions suivantes :

- avoir fait deux voyages au long cours ;
- avoir navigué pendant 18 mois ;
- avoir pratiqué la pêche côtière pendant 2 ans ;
- avoir servi pendant deux ans en qualité d'apprenti marin.

Les inscrits sont répartis entre 4 groupes : célibataires, veufs sans enfant, mariés sans enfant, pères de famille. Le second contingent est appelé quand le premier est épuisé, et ainsi de suite jusqu'à la dernière catégorie. Il y a exemption de réquisition dès l'âge de 50 ans. Tout homme qui entend renoncer à la navigation professionnelle est rayé des registres de l'Inscription maritime un an après le dépôt de sa demande. Chacun des principaux ports devient le chef-lieu d'un arrondissement maritime, lui-même divisé en quartiers comprenant des syndicats ou groupes de communes.

L'Inscription maritime est gérée par des « administrateurs de la Marine » qui ont sous leurs ordres des syndics désignés (et non plus élus) parmi les anciens marins. Somme toute, le décret du 25 octobre 1795 reconduit la plupart des dispositions de l'ordonnance de 1784, en assouplissant le service rendu à l'État. Par ailleurs, après la chute de Robespierre et la réaction thermidorienne (juillet 1794), le Comité de la Marine avait obtenu le rétablissement de la Caisse des Invalides, qui retrouve son autonomie, au moyen de l'arrêté du 18 thermidor an III (5 août 1795).



Les équipages de la Marine entre la Révolution et le Premier Empire

Cependant, malgré quelques sursauts patriotiques (comme les combats de Prairial, en mai et juin 1794), l'État aux abois ne parvient pas à surmonter les difficultés de recrutement des équipages, alors que des milliers de marins français, suite aux défaites navales, croupissent sur les pontons anglais. L'Inscription maritime fonctionne mal, comme le montre l'arrêté du 24 fructidor an IV (10 septembre 1796) : « nonobstant les mesures qui ont été prises par le gouvernement pour assurer le succès des levées des gens de mer, améliorer le sort des marins, et accélérer les armements des vaisseaux de la République, qui n'attendent que le complément de leurs équipages pour venger l'honneur du pavillon français, les efforts redoublés de la malveillance et l'incurie des divers corps administratifs et municipaux sont parvenus à entraver les opérations des officiers d'administration et à rendre illusoire les réquisitions faites aux marins de voler à la défense de la patrie. » C'est donc la faute aux bureaucrates....

La conscription est établie, pour l'armée de terre, par la loi Jourdan, le 5 septembre 1798. Dès lors se pose la question de la formation des équipages de la flotte de guerre. Fallait-il maintenir l'Inscription maritime ou, au contraire, la supprimer en élargissant le service dans la marine de l'État à tous les jeunes Français ? Ce principe égalitaire, conforme aux idéaux de la Révolution de 1789, pouvait s'imposer. Néanmoins, les officiers généraux de la marine républicaine et impériale, souvent issus des cadres de la marine d'Ancien Régime, pensaient que seuls les gens de mer étaient aptes à servir dans la flotte de guerre, à une époque où les navires étaient des voiliers. Napoléon Bonaparte n'a pas touché au régime de l'Inscription maritime. Cependant la loi Jourdan a ouvert une brèche. C'est bien dans cette optique que se situe la création de bataillons de la Marine, qui sont recrutés par tirage au sort parmi les conscrits de tous les départements, et auxquels succèdent en 1808 les divisions des équipages de haut bord. Napoléon Ier était méfiant vis-à-vis des chefs de la Marine et aurait voulu réorganiser la flotte impériale sur le modèle de l'armée de terre. Ces équipages de conscrits furent formés et entraînés, mais l'efficace blocus des ports français par la flotte britannique ne permit pas de les employer à la mer. La situation de la Marine s'avérait d'autant plus calamiteuse que la Caisse des Invalides retomba sous la tutelle de l'administration des Finances, qui phagocytait son fonds.

L'Inscription maritime de 1815 à 1914

Continuité de l'Inscription maritime au XIXe siècle

La période de la Restauration (1815-1830), loin de rejeter l'héritage de la Révolution et du Premier Empire, poursuit la même politique vis-à-vis des gens de mer, d'autant qu'il a été décidé de continuer à entretenir une force navale digne de ce nom. La loi de 1795 est maintenue. Cependant, l'État persiste à recruter des conscrits pour servir dans sa marine, sous la forme du corps royal des équipages de ligne, créé en 1822. Composé de matelots provenant aux 2/3 de l'Inscription Maritime et pour le reste de volontaires, ces équipages de ligne sont répartis en cinq divisions : à Brest, Toulon, Cherbourg, Lorient et Rochefort. La durée des engagements est portée à sept ans. Sous la Monarchie de Juillet, en dépit d'une politique navale plus énergique, l'ordonnance du 9 avril 1835 limite les levées permanentes ou annuelles aux marins âgés de 20 à 40 ans, tandis que l'État conserve le principe de la mobilisation exceptionnelle de tous les gens de mer jusqu'à l'âge de 50 ans, C'est sous le Second Empire, dont la politique navale a été particulièrement brillante, que l'État a eu recours, pour la dernière fois sous cette forme, à la mobilisation exceptionnelle de tous les gens de mer : pendant la guerre de Crimée (1852-1856). Après cette guerre, un décret de 1860 modernise le système, notamment pour l'adapter aux conditions d'une navigation civile en plein essor économique et renouvellement technique (mécanisation). Ce texte fixe à six ans le temps de service actif des inscrits, qui doit être effectué entre l'âge de 20 et de 26 ans : sauf cas de guerre

contre une grande puissance navale, le service ne concerne donc plus l'ensemble des inscrits. Cela étant, vers 1870, le service militaire dans l'armée de terre durait cinq ans ; de plus, il y avait encore un tirage au sort du contingent annuel et l'on pouvait se faire remplacer à prix d'argent. Vers la fin du Second Empire, les obligations militaires de marins de métier restaient donc plus astreignantes que celles des Français « terriens ».

Une institution paternelle

Et surtout, les gens de mer demeuraient pendant toute leur vie sous la tutelle de la Marine de l'État. Un discours d'Adolphe Thiers, prononcé en 1846, définit remarquablement ce rapport de dépendance :

Colbert a dit : tout homme qui travaille sur mer, qui se livre à la navigation, a besoin de protection plus qu'un autre. Vous avez besoin de protection, vous serez protégé ; mais j'exige de vous que vous soyez sans cesse sous la main du gouvernement (...) Colbert a ajouté : si je prends votre vie, en revanche je suis votre père nourricier ; j'institue la Caisse des Invalides, qui n'existe nulle part. Quand vous serez vieux, quand vous serez devenus infirme au service, je pourvoirai à vos besoins ; si vous avez une femme et des enfants qui, pendant vos longues absences, manquent de pain, la Caisse des Invalides leur en donnera. Telle a été cette institution de paternité, ou plutôt de maternité, qui est le contrepoids de l'Inscription maritime.



La population maritime de la France double entre les années 1820 et 1870

L'effectif des marins français, qui ne dépassait pas 60 000 hommes à la fin du XVIII^e siècle, s'accroît fortement au cours du XIX^e siècle : on dénombre 90 000 Inscrits en 1830, 113 000 en 1846 et plus de 200 000 vers 1870.

Cette augmentation est due à deux facteurs : la fin des grandes guerres navales à partir de 1815 et, ensuite, l'attrait économique.

En effet, tout au long de la phase de paix qui suit la fin des guerres de l'Empire, la France participe activement à l'essor mondialisé du grand commerce maritime, tout autant qu'au boom du cabotage dans les eaux européennes, sur fond de révolution industrielle. Les armateurs ont besoin de personnel pour leurs voiliers en bois et, bientôt, pour leurs navires à vapeur en fer. Du reste, la mécanisation de la navigation maritime amène de nouvelles spécialisations à bord (métiers de la machine) et elle n'élimine pas sur le champ, loin s'en faut, les voiliers. Les effectifs des diverses formes de pêche sont également à la hausse, car l'urbanisation et la révolution des transports à terre stimulent la consommation de poisson. La grande pêche à la morue est vivement relancée, tandis le nouveau secteur de la conserverie industrielle entraîne un développement de la pêche côtière. Tout cela pousse les populations des communes littorales à se tourner plus hardiment vers les métiers de la mer, souvent plus rémunérateurs que l'agriculture de l'endroit. De même, dans la France de l'intérieur, les « gens de terre », des fils de paysans, ou bien des ouvriers (pour les machines), sont incités à devenir des gens de mer (en temps de paix), d'autant plus que les marins n'ont plus à payer un aussi lourd impôt du sang que celui qui les avait accablés avant 1815. Les opérations navales, fréquemment asymétriques et lointaines (guerres coloniales, opérations de « diplomatie de la canonnière »), ne recourant qu'aux plus jeunes des inscrits, ont même le goût de l'aventure. Il est aussi probable que la perspective d'une pension de retraite obtenue dès l'âge de 50 ans, ainsi que les divers avantages de l'Inscription maritime ont conduit des jeunes gens à embrasser la profession de navigant.

Un système bien huilé

Le règlement du 7 novembre 1866 définit les rouages de l'institution. Le littoral de la France est toujours divisé en arrondissements, quartiers et syndicats. La cartographie historique nous montre que le territoire de l'Inscription maritime, qui s'étendait autrefois à des cantons ruraux, se limite à une mince frange littorale à



partir des années 1900. Il y a néanmoins des exceptions, comme celle du quartier de Granville, qui comprenait en 1883 des communes situées à l'intérieur de la Manche : cela était dû au large bassin de recrutement des équipages de morutiers granvillais. Un commissaire de l'Inscription maritime est nommé à la tête de chaque quartier. Il est secondé par des administrateurs dans les sous-quartiers et des anciens marins dans les syndicats.

La carrière d'un inscrit

L'Inscription maritime comprend « les marins de tous grades et de toutes professions, ainsi que les mécaniciens et chauffeurs naviguant sur les bâtiments de l'État et sur les navires du commerce. » C'est un décret de 1857 qui avait décidé de soumettre les mécaniciens et les chauffeurs au système de l'Inscription maritime, faisant d'eux, officiellement, des « gens de mer », donc des marins. Ces professions s'étaient développées dans la marine civile dès les premières décennies du XIXe siècle, mais ce n'est qu'en 1856, à la suite de la guerre de Crimée, que la mécanisation totale de la marine de guerre avait été décidée.



La carrière d'un inscrit passe d'abord par les étapes suivantes : mousse entre dix et seize ans, puis novice entre seize et dix-huit ans. Ces deux catégories forment les inscrits provisoires : des apprentis marins, en quelque sorte. Puis l'on devient matelot et, donc, inscrit définitif à partir de dix-huit ans révolus. Le service militaire des inscrits est effectué entre vingt et vingt-six ans. Passée cette période de six ans, et souvent plus tôt, car une partie du service était convertie en « disponibilité », les inscrits revenaient dans la marine de commerce ou de pêche, sauf ceux qui avaient choisi d'accomplir leur carrière dans la marine de l'État. Les équipages de la flotte sont aussi recrutés au moyen d'engagements volontaires et d'affectation de conscrits (de l'armée de terre) dans « l'armée de mer ».

Les marins réunissant vingt-cinq ans de service dans la marine de l'État avaient droit à une pension complète, forfaitaire. Les inscrits de la marine de commerce et de pêche ayant effectué 300 mois de navigation (effective) touchaient une pension, dite également « de demi-solde », car elle correspondait à la moitié de la pension des marins de l'État. En 1881, cette pension de demi-solde se montait, pour les matelots de base, à 204 francs (des « francs-or ») par an. Cela représentait environ le tiers de ce que pouvait gagner un matelot au long cours en activité, qui était, lui, nourri par l'armateur. Il ne s'agissait donc que d'un filet de sécurité, qui empêchait le véritable « invalide » de tomber dans la misère. Mais, dans la France de l'époque, les inscrits maritimes étaient les seuls travailleurs manuels à bénéficier, à une telle échelle, de ce genre d'avantage.

Vers l'âge de 50 ans, les marins deviennent, en tout état de cause, des « hors service », ce qui ne les empêche pas, bien souvent, d'améliorer l'ordinaire en pratiquant la petite pêche. Leurs retraites sont toujours financées par une caisse autonome, qui prélève 3,5 % sur les salaires des inscrits et met à contribution équivalente les armateurs, tout en recevant une substantielle aide de l'État.

Vers la fin de l'Inscription maritime, au XXe siècle

À la fin du XIXe siècle, le service à l'État des inscrits maritimes se rapproche peu à peu du service militaire des autres Français

La loi du 24 décembre 1896 assouplit encore davantage les obligations des inscrits, qui se rapprochent peu à peu du service militaire des « terriens », notamment lorsque la loi Freycinet (15 juillet 1889) établit pour ces derniers la



conscription universelle, en supprimant le tirage au sort et le remplacement. Certes, les inscrits maritimes servent l'État plus longtemps que les conscrits (cinq ans au lieu de trois vers 1900), mais ils profitent leur vie durant de nombreux avantages. Tous les inscrits peuvent obtenir gratuitement des droits de pêche sur les grèves et la concession de parcs à huîtres. Les pêcheurs ont l'autorisation de vendre directement leur poisson « au cul du bateau », sans payer de patente. L'administration maritime supervise la formation des équipages du commerce et de la pêche, via le rôle d'équipage, document officiel qu'elle a rendu obligatoire, pour obtenir les renseignements nécessaires à la tenue des registres-matricules. N'hésitant pas s'interposer entre les marins civils et leurs employeurs, elle contrôle de toute manière le versement des salaires, puisque ils sont soumis à prélèvement : les avances et les paies des marins étaient réglées au « bureau de la Marine », sous le regard des agents de l'Inscription maritime. Cette dernière imposait aux armateurs, considérés comme comptables de la ressource humaine, d'engager les marins sur la base d'un contrat de travail écrit donnant des droits à la main-d'œuvre, en cas de maladie et de licenciement, ce qui n'était encore le cas d'aucune catégorie de travailleurs manuels. Au reste, l'emploi des marins naviguant au commerce était garanti, puisque la loi, reprenant les termes de l'Acte de Navigation de 1793, obligeait les compagnies arborant le pavillon national à prendre $\frac{3}{4}$ de Français dans leurs équipages. En contrepartie, l'État versait des primes aux armateurs, pour la grande pêche et la navigation au long cours. La protection sociale, ainsi devenue effective, se combinait avec la tutelle de l'État sur l'ensemble des activités maritimes. L'inscription maritime est cependant remise en question au début du XXe siècle.

Contestation de l'Inscription maritime vers 1900

Ce système est contesté par les marins qui dénoncent une discipline tatillonne et l'interdiction de faire grève, droit acquis par les travailleurs terriens depuis 1864. Des syndicats de marins se forment, à l'instigation de ceux des dockers, tandis qu'une première vague de grève secoue le monde portuaire français vers 1900. Les attaques contre l'Inscription maritime proviennent aussi des armateurs et des hommes politiques. Dans *L'avenir de la France est sur mer*, un ouvrage de 1911 préfacé par Paul Doumer, Maurice Rondet-Saint fustige l'Inscription maritime, qui est dénoncée comme un fléau inutile et coûteux. Certains responsables de la marine de guerre se posent également des questions, car la masse des inscrits, composée de petits pêcheurs, ne correspond plus tellement à la demande de la flotte de l'État. En effet, les cuirassés exigent un personnel technique qualifié qui n'a plus grand-chose à voir avec celui des vaisseaux à voile et qu'il faut trouver, bien souvent, en dehors du système de l'Inscription maritime : en 1914, les inscrits ne fournissaient plus que la moitié des effectifs de la flotte. Néanmoins, l'Inscription maritime survit, parce que les marins y voient finalement plus d'avantages que d'inconvénients, dès lors que les autorités de la marine de guerre et les partis au pouvoir leur ont donné raison contre les armateurs ; dès lors aussi que le bénéfice de l'Acte de Navigation, lié à l'Inscription maritime, leur a donné l'arme pour faire plier leurs employeurs, sur la question des salaires et des conditions de travail. Du côté de l'État, des considérations électoralistes ont joué, mais surtout la certitude que le système allait apporter à la marine de guerre, dès les premières semaines d'un éventuel conflit avec l'Allemagne, les chauffeurs des paquebots, amarqués et directement opérationnels – pour faire traverser la Méditerranée à l'Armée d'Afrique, fer de lance de l'armée d'active.

Vers la fin de l'Inscription maritime, au XXe siècle

Dans ces conditions, le système de l'Inscription maritime a survécu également à la Première guerre mondiale. Les marins mobilisés en 1914-1918 ont joué un rôle méconnu, mais essentiel. Les combats navals proprement dits ont été rares, mais, après le transbordement réussi de l'Armée d'Afrique (clé de la victoire de la Marne), la marine de



guerre (et ses personnels issus de l'Inscription maritime) ont surtout assuré des croisières de blocus et soutenu la lutte anti-sous-marine. Les navigants assuraient également le transport maritime en travaillant dans des conditions très dangereuses. Dans le cadre d'une guerre qui durait plus que prévu et prenait un tour industriel, le rôle de la marine a été décisif.

Les navires de guerre nécessitent toujours un personnel très nombreux, notamment à bord des cuirassés : celui du Danton en 1906 est composé de 920 hommes ; celui Jean Bart II en 1955 comprend 1670 hommes. Ces effectifs sont comparables à ceux de l'ancienne marine, puisqu'un vaisseau de 74 canons embarquait environ 750 hommes d'équipage vers 1780. Au cours de l'Entre-deux-guerres, tirant les leçons de la guerre quant à l'importance logistique des forces navales, surtout pour une grande puissance coloniale comme elle, la France met en œuvre une flotte de combat puissante et bien outillée, sous l'impulsion de responsables prévoyants, comme Georges Leygues, plusieurs fois ministre de la marine entre 1917 et 1933.

Toutefois, si la loi du 13 décembre 1932 maintient l'Inscription maritime, les attaches entre les inscrits et la marine de l'État se distendent. D'une part, les obligations militaires des inscrits sont réduites à deux ans et la disponibilité à trois ans. Il s'y ajoute une première réserve de quinze ans et une seconde de huit ans. À cette date, le service militaire (à terre) ne dure plus que douze mois (depuis 1928) et fournit déjà une partie substantielle des équipages de la Marine nationale. D'autre part, la marine marchande s'est affranchie de la tutelle du ministère de la Marine à partir 1913. En effet, à cette date, un sous-secrétaire d'État en est chargé qui, en 1916, cesse d'être rattaché au ministre de la Marine (de guerre). En 1929, la marine marchande est enfin dotée d'une administration autonome, via un ministère qui lui est consacré – dont dépend désormais l'Inscription maritime.

L'Inscription maritime est supprimée par la loi du 9 juillet 1965, qui réorganise le service national et abroge au passage la loi de 1932. Le contexte est celui de la fin de l'ère coloniale, donc d'une certaine forme de puissance maritime, et du choix fait de la dissuasion nucléaire – certes moyennant vecteurs navals, mais il s'agit de sous-marins. Par ailleurs, alors que se profilait la fin de l'époque des grands paquebots de ligne, la marine marchande sous pavillon français entrait en déclin.

En vertu de la loi de 1965, l'expression d'« inscrit maritime » est remplacée par celle de « marin de la marine marchande ». Les professionnels de la mer accomplissent désormais leur devoir militaire comme les autres jeunes Français, jusqu'à la fin du service national en 1997. Enfin, le décret du 26 mai 1967 relatif au personnel de la Marine supprime toute référence à l'Inscription maritime, qui devient l'administration dite des « affaires maritimes ». Même si les liens sont encore loin d'être rompus entre les navigants et la marine nationale, l'Inscription maritime est morte au terme d'une longue existence qui a duré exactement trois siècles, entre 1665 et 1965.