



# Le marin dans tous ses états

Sous l'Ancien Régime, de jeunes de toutes conditions sociales choisissent d'embrasser la carrière de marin. Dans ce métier exceptionnel pour l'époque mais pas sans risque, chacun pouvait y tenter sa chance en espérant faire carrière. Portrait des gens de mer.

Entretien Sarah Caillaud Photos Sébastien Laval



**T**hierry Sauzeau est maître de conférences en histoire moderne à l'Université de Poitiers, auteur de plusieurs ouvrages et articles relatifs à l'histoire maritime sous l'Ancien Régime. Depuis sa thèse sur les marins de la Seudre (milieu XVIII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècle) soutenue en 2002 et publiée par Geste éditions (*Les Marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais*, 2005), Thierry Sauzeau n'a cessé de s'intéresser aux gens de mer et à la navigation du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle.

**L'Actualité. – Comment envisage-t-on aujourd'hui à Poitiers les recherches en direction de la Nouvelle-France ?**

**Thierry Sauzeau.** – Lorsque j'ai pris la succession de Dominique Guillemet\*, l'idée m'est venue de regarder ce qui avait été fait en termes d'histoire maritime de l'autre côté de l'Atlantique. Premier constat : l'historiographie québécoise s'est surtout penchée sur les Français qui ont fait souche et ont mis en valeur le territoire. Or, la moitié voire les deux tiers des migrants ont fait des allers-retours avant de finalement rentrer en France. Depuis peu, les historiens québécois travaillent sur ces populations qui ne sont pas restées en Amérique du Nord.

Selon moi, il y a une troisième strate restée dans l'angle mort des chercheurs français et canadiens. Il s'agit des marins, appelés sous l'Ancien Régime, les gens de mer. Au sein de cette population flottante, j'ai découvert que certains s'embarquent sur des navires et, à leur retour en France après la conquête anglaise au XVI<sup>e</sup> siècle, ils continuent à se dire de Québec, d'Acadie, de Louisbourg, etc. Ces rapatriés présentent un problème identitaire intrigant. Leur histoire chaotique m'a paru passionnante. Ce premier chantier, lancé il y a trois ans par Olivier Puaud, a déjà permis de constituer une base de données des marins du littoral charentais.

Par ailleurs, je me suis demandé pourquoi l'histoire maritime de la Nouvelle-France a été laissée de côté par les Québécois. Nos collègues d'outre-Atlantique ont mené très peu de travaux relatifs à la navigation sur le Saint-Laurent. C'est un champ de recherche pour lequel il y a encore beaucoup à faire.

\* Dominique Guillemet était professeur d'histoire moderne à l'Université de Poitiers. Il nous a quittés en 2005. Initiateur des recherches sur la Nouvelle-France à Poitiers, il travaillait sur les îles du littoral de l'Ouest français.

**N'est-ce pas délicat de retracer l'histoire de ces gens de mer qui se reconnaissent de Québec ?**

Dans les archives de la Marine, ces personnes n'apparaissent pas dans la mesure où elles ne sont pas des sujets du roi. N'appartenant pas au système de classes, elles n'effectuent pas le service militaire. Par conséquent, ces gens ne sont ni contrôlés, ni enregistrés. Ils sont cependant identifiables dans une source que l'on appelle les «rôles d'équipages». Sous l'Ancien Régime, les capitaines du long cours ont pour obligation d'inscrire les marins embarqués pour une campagne sur ces rôles d'équipages.

**Vous orientez plus particulièrement vos études vers les modes de développement et les relations entre les littoraux du Centre-Ouest français et d'Amérique du Nord. Comment est né ce programme de recherche ?**

Il y a deux ans, nous avons décidé avec Jacques Péret d'initier un programme franco-canadien avec l'Université de Moncton au Nouveau-Brunswick. Nous avons donc choisi de réaliser deux sessions scientifiques de travail : la première a eu lieu en septembre 2007 à Brouage et la prochaine se déroulera durant l'été 2009 au Canada. Une première série d'articles passionnants sur les relations et les échanges entre la France et l'Amérique du Nord en est ressortie. La prochaine journée d'étude examinera les modes de développement comparés des deux littoraux.

Par ailleurs, sur proposition de Mickaël Augeron, historien moderniste et directeur du pôle tourisme à La Rochelle, une troisième session devrait avoir lieu au printemps 2009 en Poitou-Charentes. Cette rencontre s'intéressera au «patrimoine au fil de l'eau». Elle prendra plutôt la forme d'un forum des professionnels du patrimoine autour de l'eau et des questions environnementales.

**Vous vous intéressez depuis longtemps à l'histoire sociale des gens de mer. Alors, comment devient-on marin sous l'Ancien Régime ?**

Nous avons affaire à deux cas de figure : des cas de mobilité ou au contraire de stabilité professionnelle. La plupart du temps, on devient marin par défaut. Lorsque les jeunes hommes, trop nombreux, ne peuvent être absorbés par l'économie rurale ou urbaine, la navigation devient une porte de sortie. Ainsi, dans 50 % à 60 % des cas, quand on examine l'origine sociale du marin des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, il n'a pas d'attache maritime. Son père est artisan, vigneron ou journalier.

Les marins du long cours sont très souvent des citadins des grandes villes comme Bordeaux, Nantes ou Saint-Malo. Mais, la population maritime des villes suffit rarement et les campagnes deviennent des pépinières de matelots du long cours. Ces marins sont con-



Sébastien Laval

La forteresse du  
Château-d'Oléron.

formes à la vision que nous en donne la littérature. Peu enclins à la reproduction sociale, ils ont une femme dans chaque port. Ces jeunes étrangers à la mer ne sont pas très stables et assez prompts à désertter si les conditions à bord ne leur conviennent pas. De plus, ils naviguent pour des destinations périlleuses. Ils s'embarquent pour les tropiques avec leur lot de maladies ou dans les navires de traite négrière aux conditions sanitaires déplorables.

A l'inverse, 40 % à 50 % des gens de mer sont marins de père en fils. On les retrouve essentiellement au sein des familles de pêcheurs dans les ports. Aux Sables-d'Olonne par exemple, 80 % des marins sont des fils de pêcheurs. Sous l'Ancien Régime, ils représentent l'homme idéal pour les classes de la Marine parce qu'ils sont stables. Pères de familles, ils

reviennent toujours à leur port d'attache et sont des matelots fidèles à un navire et un capitaine. La pêche à la morue présente aussi moins de risques, ils ont donc une longévité plus forte.

#### **Par quoi sont attirés les nouveaux marins issus de la mobilité sociale ?**

Ils sont poussés par la misère ou attirés par les avantages. En dépit des risques, ce métier séduit car il est exceptionnel pour l'époque. Les marins sont salariés au mois, un statut qui n'existe nulle part ailleurs, et aucune qualification n'est requise pour faire carrière. On observe par ailleurs que les marins fils de terriens vont s'enrôler plus tardivement dans la carrière, après avoir épuisé toutes les possibilités. Ils commencent à naviguer vers 17 ou 18 ans alors que les

matelots des Sables-d'Olonne que j'ai étudiés embarquent dès 13 ou 14 ans. Cela a des conséquences sur l'accidentologie. Très rarement, ils parviennent à faire de belles carrières parce qu'ils manquent d'expérience. On a tendance à ne pas leur faire confiance parce qu'ils ne sont pas connus.

#### **La réputation est donc le principal moteur de la carrière d'un marin...**

Toutes les sources parlent de la réputation. Dans la grande ordonnance de lamarine de Colbert par exemple, on dit qu'à 18 ans, les gens de mer sont réputés matelots. Il n'y a pas d'examen. L'apprentissage est empirique à bord des navires. Ainsi, les marins qui viennent de la mobilité sociale sont désavantagés : le poids des origines pèse sur leur dos. Le métier ne sera alors qu'un moyen de survie. Leur mérite sera d'avoir survécu donc ils n'ont rien à transmettre à la génération suivante.

#### **Et les autres, comment se forment-ils une réputation ?**

Nous n'avons aucun témoignage là-dessus. C'est le résultat d'une étude statistique fine et pointue sur l'évolution des carrières qui nous permet de dire que ceux qui y parviennent le plus rapidement sont les marins qui embarquent sur les bons navires avec des capitaines expérimentés.

Le bon bateau, c'est par exemple celui qui revient périodiquement vers le même port et part vers la même destination. Dans la France de l'Ancien Régime, il y a un circuit vertueux : conduire les navires en droiture vers les îles. Il s'agit de voyages routiniers et rapides. Ces navires se rendent vers des ports connus où de véritables réseaux de fidélité s'instaurent. La négociation des contrats et des salaires à la hausse est donc permise.

Les marins issus de la mobilité sociale cumulent donc les handicaps. Ils démarrent tard dans la carrière, n'ont pas de réputation, n'appartiennent pas à un réseau de fidélité et parviennent rarement à intégrer une bonne entreprise. Voyageant de manière isolée,

ils sont contraints de prendre la première opportunité qui se présente.

#### **Quelles sont les voies d'apprentissage du métier ?**

L'apprentissage du métier est empirique. Cependant, chaque port français abrite une amirauté. Cette institution polyvalente a la haute main sur toutes les affaires maritimes. Elle est chargée notamment de délivrer les diplômes de capitaines du long cours, de pilotes hauturiers qui partent en Inde ou en traite négrière, etc. Dans ces amirautés, on trouve des écoles d'hydrographie. Celle de Rochefort est célèbre car elle forme les officiers de la marine de guerre mais on sait moins que des petits ports comme Marennes ont aussi la leur. Un professeur d'hydrographie y dispense des cours théoriques puis l'apprentissage se termine à bord. Ces établissements naissent sous le règne de Louis XIV mais restent réservés à la bourgeoisie.

#### **La navigation est donc risquée. Quels instruments les gens de mer utilisent-ils ?**

Jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, chaque pays utilise son propre méridien : Greenwich pour les Anglais, Paris pour les Français, etc. Et, c'est seulement au XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'utilisation des horloges et des chronomètres que l'on connaît la longitude avec précision. Avant, les marins doivent mesurer la vitesse du navire avec un *Loch*. Il s'agit d'une corde à nœuds avec une petite planchette. Le *Lochman*, souvent un jeune officier en cours de formation, est alors chargé de calculer avec un sablier le temps nécessaire pour dérouler la cordelette. Puis, à partir de calculs hasardeux, on détermine la longitude.

Grâce aux navigateurs arabes, la latitude est, quant à elle, connue dès le XIII<sup>e</sup> siècle. On utilise le *bâton de Jacob* appelé aussi arbalète ou arbalestrille et, plus rarement, l'astrolabe. La mesure de l'angle entre l'horizon et l'étoile polaire permet de connaître la position du bateau par rapport à l'Équateur.

Les navigateurs se repèrent également avec la profondeur en utilisant un plan de sonde. ■

## **LE NOUVEAU MONDE ET CHAMPLAIN**

En novembre 2004, à l'occasion du 400<sup>e</sup> anniversaire de l'arrivée de Samuel Champlain et de Pierre Dugua de Mons sur les côtes du Nouveau Monde, les Universités de La Rochelle et de Poitiers organisaient un colloque international *Le Nouveau Monde et Champlain*. Guy Martinière et Dider Poton ont rassemblé dans cet ouvrage les textes des interventions des quinze chercheurs français et canadiens sous trois thèmes,

«Champlain et les Amériques», «Autour de la Nouvelle-France» et «Les autres Amériques au temps de Champlain». «Ce colloque s'était tenu à La Rochelle et à Brouage, dans la foulée de l'inauguration de la maison Champlain, précise Guy Martinière. Il s'agissait de faire le point sur l'histoire et le mythe de Champlain, en replaçant son aventure dans le contexte géopolitique de l'époque, quand les Français, les Anglais et les

Hollandais, après les Espagnols et les Portugais, prenaient pied sur le continent américain et entreprenaient la création de sociétés coloniales.»

*Le Nouveau Monde et Champlain, Les Indes savantes*, coll. «Rivages des Xantons», 218 p., 31 €

Le bassin de Marennes-Oléron.  
Photo Sébastien Laval.

