

numéro

8

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Histoire du cabotage européen  
aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*

Le Bouëdec, Le Hunsec & Malonda – 979-10-231-1710-3



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue d'histoire maritime

8

Histoire du cabotage européen  
aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2008  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-552-5  
PDF complet – 979-10-231-1701-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1702-8  
Le Bouëdec – 979-10-231-1703-5  
Pourchasse – 979-10-231-1704-2  
Buti – 979-10-231-1705-9  
Zysberg – 979-10-231-1706-6  
Pfister Langanay – 979-10-231-1707-3  
Sauzeau – 979-10-231-1708-0  
Darfeuille – 979-10-231-1709-7  
**Le Bouëdec, Le Hunsec & Malonda – 979-10-231-1710-3**  
Tran – 979-10-231-1711-0

Mise en page Compo-Méca s.a.r.l. (64990 Mouguerre)  
Version numérique: 3 dzs/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

# SOMMAIRE

<b>Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles. Présentation</b>	
Jean-Pierre Poussou .....	5
<b>Le cabotage sur la façade atlantique française, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles</b>	
Gérard Le Bouëdec .....	9
<b>La Baltique, une zone active du grand cabotage européen, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles</b>	
Pierrick Pourchasse .....	39
<b>Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles</b>	
Gilbert Buti .....	67
<b>Mesurer les activités au cabotage des navires normands à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle</b>	
André Zysberg .....	109
<b>Grand et petit cabotage en mer du Nord et en Manche (1680-1790)</b>	
Christian Pfister-Langanay .....	141
<b>Les barques du Centre-Ouest et du Sud-Ouest atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle</b>	
Thierry Sauzeau .....	155
<b>Note sur le cabotage bordelais au XIX<sup>e</sup> siècle</b>	
Florian Darfeuille .....	181

# Varia

<b>Les inscrits à la petite pêche et leur rapport au service de la Marine : l'exemple de la Bretagne-Sud au XIX<sup>e</sup> siècle</b>	
Gérard le Bouëdec, Mathieu Le Hunsec & Frédéric Malonda .....	185
<b>L'école de l'hôpital de Greenwich et la marine de guerre britannique au XIX<sup>e</sup> siècle</b>	
Tri Tran .....	207
<b>Comptes rendus .....</b>	<b>233</b>

Varia





## LES INSCRITS À LA PETITE PÊCHE ET LEUR RAPPORT AU SERVICE DE LA MARINE : L'EXEMPLE DE LA BRETAGNE-SUD AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

*Gérard Le Bouëdec, Mathieu Le Hunsec & Frédéric Malonda*

L'attaque en règle contre l'inscription maritime entre les années 1870 et la Première Guerre mondiale n'est qu'un volet du débat qui secoue la Marine sous la Troisième République<sup>1</sup>. Or ce procès fait à l'institution a une cible privilégiée : les marins à la petite pêche. Cet article collectif<sup>2</sup> se propose d'analyser les discours des acteurs de la polémique, de les confronter aux résultats d'une enquête menée dans les archives de l'inscription maritime et des invalides dans les ports de pêche de Bretagne-Sud, de Quiberon à Concarneau, et de remettre en perspective les évolutions conjointes du monde de la petite pêche et de l'institution de l'inscription maritime.

### LES TERMES DU DÉBAT

Pour prendre la mesure de l'ampleur du débat, il suffit de citer cette phrase du journaliste Jean-Louis de Maconge en 1903 :

La Marine est depuis quelques années en pleine ère de réforme, d'aucuns disent en pleine révolution. Un air jeune et sain circule qui vivifie les organes, sèche les antiques moisissures, chasse les miasmes obstinés<sup>3</sup>.

Le système des classes, puis de l'inscription maritime, reposait sur une adéquation entre les pratiques des lieux d'apprentissage, les flottes de

- 1 G. Le Bouëdec, « La Marine en débat sous la Troisième République », dans A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Peron (dir.), *Les Français, la terre et la mer*, Paris, Fayard, 2005, p. 570-586.
- 2 Cet article est le fruit d'un travail conjoint de plusieurs étudiants de master de Gérard Le Bouëdec, professeur à l'Université de Bretagne-Sud et directeur du SOLITO/CERHIO FRE 3004 CNRS : Mathieu Le Hunsec, Frédéric Malonda, Stéphane Iacona, Anne-Françoise Le Gouguec, Fabienne Cadio ont travaillé sur les sources des classes et de l'inscription maritime de 1750 à 1900.
- 3 J.-L. de Maconge, *Une marine rationnelle, la flotte utile, les réformes nécessaires de notre organisme naval*, Paris, Berger-Levrault, 1903, p. 37.

commerce et de pêche, et celles que le classé puis l'inscrit devaient mettre en œuvre à bord des bâtiments de la marine de guerre. Mais, déjà, certaines voix soulignaient que la navigation au long cours, marchande ou halieutique, et au grand cabotage était plus formatrice pour fournir des équipages aguerris à la Marine. La révolution technologique de la marine à vapeur et cuirassée avait créé un profond décrochage entre les pratiques de la masse du réservoir de l'inscription maritime, à savoir les marins à la petite pêche, et les compétences attendues à bord d'une marine industrielle. Mais ce n'est là qu'un des points d'un débat qui se noue, à ce moment-là, autour de la nécessité d'un renouvellement de la pensée navale, et qui n'hésite pas à invoquer les intérêts de la patrie et de la nation. Or l'inscription maritime se trouve sous le feu croisé aussi bien des « progressistes » de la « Jeune École » que des « conservateurs », ce qui montre la complexité de ce dossier. Ces derniers ne sont pas les moins virulents : Charles Bos, particulièrement critique sur les théories de « la Jeune École », réclame sa suppression ; Émile Weyl, écrivain essayiste et polémiste, champion des idées traditionnelles, est un farouche adversaire de la dimension sociale de l'inscription maritime. Les partisans de l'institution se situent aussi bien parmi ceux qui veulent des réformes profondes que parmi ceux qui les récusent. Si donc la première ligne de fracture est bien sur le maintien ou non de l'inscription maritime, les partisans de sa pérennité, au-delà de leurs divergences, s'accordent sur son utilité, sur la qualité des marins et sur l'ancienneté de la création colbertiste qui attesterait de son efficacité par delà les ans, comme l'indique le rapport Renduel de 1890<sup>4</sup> :

Il y a aucun de ses membres qui ait hésité à reconnaître que l'institution, dont le génie de Colbert a doté la France, est demeurée la base solide, inébranlable, pleine de sécurité, de nos forces navales et que y toucher pour l'affaiblir serait commettre une imprudence.

L'opposition à l'inscription maritime, qui compte dans ses rangs aussi bien des ministres, comme Gougéard ou Lanessan, que des journalistes et des écrivains comme Georges Blanchon, est plurielle. Comme ce dernier, certains y voient une relique de l'Ancien Régime qu'il faut abolir :

Mais il y a une certaine inscription maritime, loi de privilège, charte de la dernière corporation subsistant plus d'un siècle après la Révolution française, qu'il est temps d'effacer de nos codes<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> *Journal Officiel*, n° 126, du 1<sup>er</sup> novembre au 31 décembre 1890, p. 5976.

<sup>5</sup> G. Blanchon, « L'inscription maritime », *Bureau de la Revue des deux mondes*, sixième période, t. VIII, mars 1912, p. 182-212.

Une critique plus large porte sur la dimension sociale de l'institution que certains jugent trop socialiste. En effet, les inscrits semblent gagnés, via les syndicats et les partis, par l'idéologie socialiste, notamment dans les ports sardiniens qui se sont industrialisés.

Ce débat, comme l'ensemble des interrogations qui concernent la Marine, est largement médiatisé. C'était une volonté affichée dès 1881-1882 par Gougeard, ministre de la Marine de Gambetta : « Il faut en effet, à tout prix, intéresser le grand public français aux choses de la Marine ». Mais la virulence des polémiques, la densité et la complexité de la controverse menée par les acteurs qui prennent l'opinion à témoin, ne favorisent guère une bonne compréhension du fond du dossier. Jean-Louis de Lanessan reconnaît que, « malgré les inquiétudes que ces écrits devraient provoquer, le grand public et les chambres paraissent ne s'intéresser que médiocrement aux questions maritimes »<sup>6</sup>. Georges Blanchon, l'un des pourfendeurs de l'inscription maritime, ne s'exclame-t-il pas en 1912 : mais « qu'est ce donc que cette inscription maritime qui fait tant parler d'elle ? ».

Sur le fond, si le procès fait à l'institution se focalise sur les marins à la petite pêche, c'est que l'accent est d'abord mis sur l'inadaptation professionnelle de la masse des inscrits issus, pour l'essentiel, de la petite pêche. Le rapport Cabart-Danneville de 1890 indique que sur les 137 099 inscrits, la petite pêche fournit près de 60 % des effectifs contre 22,73 % au cabotage-bornage, et seulement 18,64 % au long cours et à la grande pêche. Jacques Captier souligne à juste titre le fait que :

la grande majorité des inscrits est composée de pêcheurs se livrant sur les côtes à la pêche au thon, du maquereau ou de la sardine. [...] Ils sont donc peu entraînés à la navigation, et quant au sentiment de la discipline qu'on leur suppose, autant dire qu'il n'existe pas ; ce n'est pas, en effet, sur une petite barque ou une goélette qu'ils peuvent [l']acquérir [...]<sup>7</sup>.

Georges Blanchon ajoute : « La vérité est que le métier de la mer a perdu de sa particularité comme de ses dangers. Il s'est diversifié et souvent le caractère industriel l'emporte en lui sur le caractère maritime »<sup>8</sup>.

En effet, la révolution technologique a transformé le navire en usine flottante avec ses machines et ses systèmes d'armes. L'équipage se spécialise et se divise entre hommes de la machine (chauffeurs, soutiers et mécaniciens)

6 J.-L. de Lanessan, *La Marine française au printemps 1890*, Paris, Berger-Levrault et C<sup>ie</sup>, 1890.

7 J. Captier, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V. Giard et E. Brière, 1907.

8 G. Blanchon, « L'inscription maritime », art. cit., p. 192-193.

et personnel de pont (timoniers, canonniers, torpilleurs, fusiliers). La petite pêche à voile ne fournit que des gabiers que la marine de guerre ne peut guère utiliser. Alors qu'elle manque de techniciens, elle se trouve encombrée par ces gabiers qui constituaient naguère l'élite des matelots. Or, la formation mise en œuvre durant les années de service ne permet pas de corriger cette situation. Transformer le marin de la petite pêche bute sur un certain nombre d'obstacles. Le discours dominant reprend pêle-mêle son manque d'instruction initiale, sa mauvaise constitution du fait des maux qui règnent dans ce monde de la pêche – malnutrition, manque d'hygiène, alcoolisme –, sa déchéance morale que révèle la déchristianisation. Ce diagnostic se retrouve sans cesse chez les initiateurs des écoles de pêche, chez Jacques de Thezac, inventeur des Abris du marin, comme chez le père Leuret. À coup de portraits négatifs, ce sont souvent les marins bretons qui sont stigmatisés, comme sous la plume de Charles Bos :

190

La Marine se ferait aimer si elle recrutait ces apprentis marins sur l'ensemble du territoire, au lieu de les choisir sur les côtes de Bretagne. Les montagnards du Massif central, des Pyrénées et des Alpes fourniraient des matelots plus intelligents et plus robustes que la race bretonne dégénérée intellectuellement et physiquement par l'alcoolisme et des mœurs déplorables.

Le fait que l'on soit pour ou contre l'inscription maritime conditionne la représentation positive ou négative que l'on se fait du pêcheur.

Le recentrage du débat sur la finalité de l'inscription maritime permet d'aborder le fond du dossier. Le système des classes puis de l'inscription maritime avait pour seul objectif de fournir des équipages à la Marine pour la sauvegarde des intérêts de la Nation. Les attaques portent sur deux points :

– Globalement, l'inscription ne remplit plus sa mission puisque les inscrits n'ont pas les compétences nécessaires pour répondre aux besoins de la Marine. Il serait préférable d'avoir recours à la conscription générale pour attirer les techniciens et les ingénieurs de l'industrie et de favoriser la professionnalisation des équipages en encourageant les réengagements des personnels bien formés. Le service est en fait un temps de formation qui a un coût élevé et dont on peut douter de l'efficacité. Sauvaire-Jourdan ne s'interroge-t-il pas : « Qu'est-ce que le service pour le marin, sinon bien souvent un apprentissage de sa profession au frais de l'État »<sup>9</sup>. Or, à l'origine, la Marine s'appuyait sur un apprentissage effectué en amont sur les flottes de commerce et de pêche ; c'est donc le monde à l'envers.

---

<sup>9</sup> A. Sauvaire-Jourdan, *La Marine de guerre*, Paris, Vuibert, 1910, p. 199-200.

– L’inscription maritime coûte trop cher au budget en raison « des privilèges » qui sont octroyés aux inscrits, et que les défenseurs appellent dédommagements, notamment la pension de retraite qu’ils peuvent revendiquer dès 50 ans, après 25 ans de service. Ce sont les opposants à l’inscription maritime qui contribuent à diffuser un discours biaisé sur une institution-providence qui se fourvoierait dans une dérive d’assistance à des pêcheurs miséreux. Le député de Loire-Inférieure, Maurice Sebillé, trouve qu’il y a des abus. Il parle « d’orchestration d’une tragédie pour obtenir des avantages ». Émile Weyl écrit :

Le ministère de la Marine est devenu, comme d’ailleurs toutes nos administrations d’État, une sorte de bureau de bienfaisance et le budget contribue à faire vivre un tas de parasites qui n’ont d’autre but que celui de toucher une maigre solde mensuelle au prix du moindre labeur<sup>10</sup>.

Les adversaires de l’inscription maritime utilisent les exemples de contrevenants qui « jouissent de tous les privilèges de l’inscription sans naviguer autrement que sur les feuilles des commissaires de quartiers », selon la formule de Jean-Louis de Lanessan. Ces exemples servent à Camille Vallaux pour dénoncer « les faux marins qui ne recherchent dans l’inscription que le bénéfice de la demi-solde du retraité »<sup>11</sup>. C’est une lecture caricaturale, en tout cas bien rapide, de la crise sociale qui secoue notamment les ports sardiniens. C’est en fait une version d’un discours plus global à l’encontre des personnels de la Marine. Jean Louis de Maconge n’écrit-il pas, en 1903, au sujet des ouvriers des ports :

La réduction de l’effectif n’ira pas sans difficultés, parce que l’ouvrier du port se tient, on l’a déjà dit, pour un fonctionnaire héréditaire, et parce qu’attirés par l’appât d’une retraite, nombre de paysans ou de travailleurs des environs de la ville maritime désertent leur champ ou leur atelier autonome pour s’enterrer dans le farniente qu’elle ouvre<sup>12</sup> ?

La conclusion des adversaires de l’inscription maritime est double. D’une part, l’inscrit à la petite pêche se sent totalement étranger au monde de la marine de guerre et ses liens avec le service se sont distendus. « L’inscrit n’a donc aucun intérêt à servir l’État », sa carrière de navigation à la pêche lui permettant d’accéder à la demi-solde du retraité. D’autre part, le coût de l’inscription est un obstacle à la modernisation de la Marine. Aussi, Jean-Louis de Lanessan, qui

10 E. Weyl, *La Marine française*, Paris, Plon, 1889.

11 C. Vallaux, *La Basse-Bretagne, étude de géographie humaine*, Paris, Cornély, 1905.

12 J.-L. de Maconge, *op. cit.*, p. 85.

prend le contre-pied du rapport Renduel, peut-il s'exclamer : « Faut-il sacrifier les intérêts de la flotte à ceux de 100 000 inscrits ? »<sup>13</sup>.

#### L'ENQUÊTE DANS HUIT SYNDICATS DE BRETAGNE-SUD DURANT LES ANNÉES 1880-1900<sup>14</sup>

192

L'enquête porte sur huit syndicats : Lorient, Groix, Concarneau, Doëlan, Étel, Quiberon, Sauzon et Le Palais. À l'exception de Lorient, ce sont tous des ports à la petite pêche sardinière et thonière, dans un contexte de crise et de reconversion pour certains d'entre eux. Or ces pêches sur les chaloupes ou sur les *dundees* ne nécessitent que des compétences techniques et de navigation limitées. Gabriel Charmes, un des chantres de la « Jeune école », affirme en 1886 que l'inscription maritime ne fournit que des gabiers. En 1910, Sauvaire-Jourdan estime que chaque année 40 % des incorporés sont toujours des matelots de pont. En effet, jusqu'en 1885, les syndicats ayant une activité de pêche très importante sont des pourvoyeurs de gabiers et de matelots de pont. La mutation est d'autant plus lente que l'activité de pêche reste dominante. Or les besoins sont différents. La vieille opposition entre les gabiers, aptes aux manœuvres, et le reste du personnel, à l'exception de quelques spécialistes affectés aux manœuvres basses et à l'exercice du canon, disparaît. Le gabier n'est plus que le matelot sans spécialité cantonné dans la manœuvre des embarcations. Il n'a plus qu'un rôle subalterne. Les nouveaux métiers recherchés sont ceux de la machine (chauffeurs, soutiers, mécaniciens), et ceux du pont (timoniers, torpilleurs, canonnières et fusiliers). Dans les années 1885-1888, l'enquête témoigne de ces changements : dans le domaine des machines, les ports de pêche ne fournissent guère de mécaniciens, mais en revanche des soutiers et des chauffeurs. Ce sont des postes non qualifiés, qui exigent force et endurance physiques, où se trouvent recyclés les gabiers. Sur le pont, les pêcheurs deviennent des canonnières et des fusiliers, mais ils sont peu représentés parmi les timoniers et les torpilleurs. Au final, les spécialités de mécaniciens et de timoniers, étrangères à leurs pratiques, restent inaccessibles aux marins de la petite pêche, quand les inscrits de Lorient s'y retrouvent en grand nombre.

Dans les années 1880, les syndicats des ports de petite pêche comptent le pourcentage le plus élevé d'inscrits sans spécialité. Sur la période 1885-1900, ils restent majoritaires à Groix, Concarneau, Étel, Sauzon. À Palais et Doëlan, les pourcentages s'inversent. Le contraste est violent avec Lorient, qui ne compte

<sup>13</sup> J.-L. de Lanessan, *op. cit.*, p. 320.

<sup>14</sup> Malonda F., *Les Pêcheurs et le service à l'État dans la marine de guerre (1880-1900)*, mémoire de master 2, sous la direction de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2005.

que des inscrits avec spécialité. Pourtant, dans le même temps, on assiste parmi les marins spécialisés à une explosion du pourcentage de brevetés témoignant apparemment de l'efficacité de la formation durant les années de service. Il y a donc un paradoxe puisque les mêmes ports, qui présentent une forte proportion de sans spécialité, offrent également un fort pourcentage de marins brevetés. En réalité, les brevetés sont nombreux dans les spécialités qui n'exigent pas de haut niveau d'instruction (chauffeurs, canoniers, fusiliers) et, surtout, la Marine continue de breveter dans une spécialité devenue inutile comme gabier. Il s'agit donc d'un résultat illusoire. Le syndicat du Palais, à Belle-Île, permet de mesurer l'impact d'une amélioration du niveau d'instruction entre 1880 et 1900 sur le choix des spécialités des inscrits. La proportion de « sachant lire et écrire » passe de 35,7 % en 1880-1885 à 53,7 % en 1893-1895 ; celle des titulaires du certificat d'étude de 26 à 46,3 %. En fait, aucun bouleversement n'est enregistré. La même proportion de sans spécialité – un tiers – s'observe aussi bien chez les inscrits instruits que chez les illettrés. Chez les inscrits instruits, les spécialités de canonier, fusilier et gabier regroupent 70 % des effectifs formés lors des années de service. Ainsi, les inscrits sont certes mieux instruits, mais ils ne choisissent pas les spécialités nouvelles de chauffeurs, mécaniciens, timoniers et torpilleurs. Surtout, qu'ils soient brevetés ou non, les inscrits à la petite pêche ne souhaitent pas faire carrière dans la Marine : 83,5 % des inscrits brevetés dans les syndicats d'Étel, Quiberon, Sauzon, Le Palais, entre 1880 et 1900, effectuent moins de cinq ans de service. Seuls 16,5 % effectuent leurs 85 mois de service, et seuls 12,6 % des brevetés sont conservés et continuent une carrière dans la marine de guerre.

Se trouve ainsi posé le rapport au service des inscrits des ports de la petite pêche. Le fait d'être breveté ne signifie pas la même chose selon le syndicat considéré. À Lorient, le brevet est un point de départ pour une future carrière dans la Marine. À Doëlan, la Marine peut être une alternative notamment lors des crises sardinières, certains n'hésitant même pas à s'engager dans la marine marchande. Dans les ports de Groix, Sauzon, Le Palais, Concarneau, Étel et Quiberon, le fait d'avoir acquis une compétence reconnue à travers le brevet ne change rien. Quant aux sans spécialité, la Marine ne souhaite même pas les garder jusqu'au terme de leur service. Ils sont renvoyés chez eux en congés renouvelables ou en sursis de levées, et peuvent reprendre leurs activités de pêche. Le rejet d'une possibilité de faire carrière dans la Marine est sans équivoque. S'il y avait eu, de la part de la Marine, une volonté de conserver les inscrits spécialistes, l'échec est patent. Alors faut-il aller jusqu'à évoquer le rejet du service parmi les pêcheurs ? En tout cas, la Marine n'a jamais représenté une alternative pour des pêcheurs confrontés à la crise de la ressource ou des débouchés dans les ports sardinières, alors que l'institution était favorable à l'engagement et au réengagement pour une période longue de ceux qui auraient souhaité faire carrière.

En fait, le service n'est plus qu'une parenthèse dans une vie consacrée quasi exclusivement à la pêche à Étrel, Groix et Concarneau, à la fois à la pêche et au cabotage à Quiberon et Palais. C'est même une parenthèse qu'ils souhaitent voir écourtée. La proportion de sursis de levée pour déficiences physiques, ce qui traduit le mauvais état sanitaire des matelots des syndicats, ou en tant que fils aîné de veuve, révélant la dangerosité du métier, ne fait que croître de 1880 à 1900 : de 25 à 35 % à Quiberon, de 18 à 33 % à Étrel, de 25 à 38,5 % à Palais, et de 23,7 % à 51,41 % à Groix. Or ces sursis de levée interviennent très tôt avant même le début du service : pour 46 % des bénéficiaires à Doëlan, 47,5 % à Groix et 50 % à Concarneau. Près de la moitié des inscrits l'obtiennent après leur première année de service dans le syndicat d'Étrel, Sauzon et Quiberon. Ainsi, les sursis font qu'un pourcentage de 10 à 30 % des pêcheurs ne fait pas son service, ce qui ne les empêche nullement de continuer leurs activités halieutiques.

#### UNE ANALYSE SUR LE TEMPS LONG

Cette enquête dans les syndicats de la petite pêche dans les années 1880-1900 n'a de sens que si elle est remise en perspective. Une analyse sur le temps long à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle dans ces paroisses, et notamment à Riantec-Port-Louis, permet de saisir les évolutions du modèle social sardinier et de mesurer l'impact de la réforme du service et des ajustements juridiques de l'inscription maritime en faveur des inscrits à la petite pêche.

Dans une paroisse à la tradition sardinière bien ancrée, comme Riantec<sup>15</sup>, la reproduction sociale et professionnelle est particulièrement forte au XVIII<sup>e</sup> siècle : 86,3 % des mousses qui y sont inscrits sont issus des mondes para-maritime et maritime, et 75 % sont fils de marin. Ce pourcentage est ici plus élevé qu'à Port-Louis et Lorient. Mais il faut immédiatement constater que, dans ce quartier réservé à la Compagnie des Indes et à la Marine, aucun de ces pêcheurs n'a vu son père faire une longue carrière tant à la compagnie que dans la Marine. Les marins de Riantec souhaitent largement éviter la navigation au long cours. Sur les 23 % de mousses qui ont embarqué très jeunes au long cours, seuls 29 % deviennent novices. Ce refus du second temps de l'apprentissage confirme le refus du premier par la communauté des pêcheurs. Ainsi, 77 % des jeunes Riantecois ne font leur premier voyage au long cours que tardivement, avec le grade de matelot, et uniquement à la suite d'une levée imposée par la compagnie ou la Marine. L'âge au

15 Pour plus de précisions sur le système sardinier au XVIII<sup>e</sup> siècle, se référer à D. Robin, *Pêcheurs bretons sous l'ancien Régime, l'exploitation sardinière sur la côte atlantique*, Rennes, PUR, 2000.



premier embarquement au long cours se situe entre 17 et 28 ans, avec une moyenne de 22 ans et trois mois, alors que ceux qui ont fait le choix long courrier sont à bord dès leurs treize ans. Bien que classés dans le registre matricule des mousses, leur formation ne s'est effectuée que sur les chaloupes de pêche et de cabotage.

L'absence de formation au long cours les handicape. Habités aux petites navigations sur des chaloupes de deux à six tonneaux dans les coureux de Groix et de Belle-Île, ils se retrouvent sur des frégates et des vaisseaux de plusieurs centaines de tonneaux. Ces pêcheurs, sans formation pour les longues navigations, paient alors le prix fort. Les deux premières années sont particulièrement coûteuses en vies humaines. Comme le souligne Philippe Zerathe<sup>16</sup>, les marins de Riantec semblent plus touchés par une mort précoce en mer, puisque 54 % de leurs carrières s'achèvent par la mort, contre 48 % à Groix et 50 % à Port-Louis. Si Groix a le plus faible taux de décès et le plus fort pourcentage de carrières se terminant par une mise hors service (39 %), c'est en raison de son traitement privilégié lors des levées. En 1755, répondant à une injonction de Machault d'Arnouville, le commissaire ordonnateur de la Marine, Clairambault, faisait part de son désaccord sur une sollicitation trop forte sur Riantec : « ayant remarqué de tout temps que les matelots levés de cette sorte périssaient pendant le voyage ; comme ça n'a jamais été que des matelots ou des pêcheurs »<sup>17</sup>. Ce texte de Clairambault permet d'apporter un regard différent de celui de Lemoyne<sup>18</sup>, maire de Dieppe. En 1775, il saluait la filière halieutique comme la meilleure école de formation des marins :

Aussitôt que le fils d'un matelot sait marcher, il joue au bord de la mer, il monte dans les manœuvres, il suit son père à la pêche. Il voit le danger sans le connaître, il se familiarise avec lui sans y faire attention. À peine a-t-il atteint l'âge de huit à dix ans qu'on lui donne de l'emploi sur le bateau-pêcheur. Son grade et ses fonctions augmentent avec l'âge, il les a faites toutes alternativement lorsqu'il parvient à l'âge mûr, et il a alors acquis des connaissances, une expérience, une hardiesse qu'aucune autre voie ne peut procurer et auxquelles rien ne peut suppléer.

Ces avis peuvent paraître contradictoires, en réalité il faut bien évaluer les pratiques et mesurer les écarts entre celles apprises dans les différentes formes de pêche et celles qu'exigent les navigations au long cours et au service. Un pêcheur morutier, voire harenguier, n'a pas la même expérience qu'un pêcheur sardinier.

16 Zerathe P., *Les Gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII<sup>e</sup>-fin XVIII<sup>e</sup> siècles), métiers, statut et identité*, Thèse de doctorat, Université Paris I, 2000, p. 319.

17 Beauchesne G., « Les matelots de la compagnie des Indes », *Cahier de la compagnie des Indes*, n° 3, 1998, p. 55.

18 Mémoire du Sieur Lemoyne, Maire de Dieppe, Archives nationales, F12-1836.

Malgré ces réserves sur la volonté des pêcheurs d'éviter autant que cela est possible le long cours ou le service, ils furent particulièrement mobilisés lors de la guerre d'Indépendance américaine et le coût démographique fut particulièrement élevé : 47,3 % des marins inscrits du quartier de Riantec-Port-Louis entre 1764 et 1775 décédèrent en exerçant leur activité avant 1788 ; 68 % des sorties de classes connues sont liés à un décès ou une disparition lors d'une campagne. La guerre d'Amérique a prélevé pratiquement un quart des inscrits. Les guerres de la Révolution et de l'Empire ont continué de peser sur ces inscrits<sup>19</sup> : de 1804 à 1815, le taux d'inscrits levés est de 68 %, avec une durée de service relativement longue ; 40 % des marins sont mobilisés pour une durée minimum de six ans et 20 % jusqu'à dix ans. Le taux de désertion n'a jamais été aussi élevé : 18 %. Le monde des pêcheurs souffre durant cette période d'une certaine suspicion. D'une part, les pêcheurs sont accusés de fuir l'inscription, comme le révèle la correspondance ministérielle :

196

Il y a plus d'hommes qui font la navigation à la pêche dans les quartiers maritimes et riverains, qu'il y a d'inscrits dans les matricules [...]. Il n'y a aucun doute qu'il se trouve beaucoup de navigateurs qui depuis près de huit ans ont partagé les bénéfices de la navigation et de la pêche et se sont soustraits aux levées<sup>20</sup>.

D'autre part, le pêcheur est potentiellement suspecté de contact avec l'ennemi anglais dès les années 1793-1795. En 1803, l'opinion des autorités reste ambiguë, si l'on s'en tient à cette recommandation :

La pêche est soumise dans toute l'étendue de votre arrondissement [Vannes] à une surveillance qui ôte en même temps aux pêcheurs et les moyens de communiquer avec l'ennemi et la faculté de s'avancer sur mer au-delà des limites où ils seraient exposés à devenir sa proie<sup>21</sup>.

Deux enseignements peuvent être tirés. À l'exception des guerres où il est difficile de se soustraire à la contrainte de la levée, les pêcheurs à la sardine de Riantec évitaient un long cours meurtrier qui aurait remis en cause l'équilibre démographique et économique d'une paroisse toute entière tournée vers la pêche. Peu de marins accédaient aux hors services : seulement 4,7 % des jeunes hommes inscrits entre 1764 et 1775 les intègrent. Tous les autres ont quitté ou feint de quitter les métiers de la mer pour échapper aux classes, ou sont morts. Philippe Zerathe précise que, dans les paroisses de Lorient, Riantec-Port-Louis,

19 S. Iacona, *Impact de la guerre navale sur la carrière des marins de Bretagne-Sud : 1793-1815*, mémoire de master 1, multigr., sous la direction de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2005.

20 SHDM de Lorient 4P1.1.

21 SHMD 4P13A.

Groix et Plouhinec, seuls 1,8 % des inscrits ont accès à la demi-solde. Donc, la législation a bien créé un véritable droit à la retraite, mais ce droit reste théorique et ne s'applique dans les faits qu'aux estropiés. Il reste à préciser les conditions d'accès des pêcheurs à la demi-solde.

#### Les pêcheurs et l'accès à la demi-solde

C'est l'ordonnance du 15 avril 1689 qui fait référence pour la première fois à la demi-solde, comme palliatif pour permettre aux invalides d'attendre que les hôpitaux de la Marine les prennent en charge. L'idée d'édifier des hôpitaux étant progressivement mise de côté, la demi-solde pension subsiste mais elle ne concerne que les marins blessés au service de l'État. L'édit du Roi date de mai 1709, mais il faut attendre 1720 pour que la législation soit définitivement établie ; elle accorde la demi-solde aux navigants appartenant aux formations d'escadre et de corsaires, mais aussi à tous les gens de mer embarqués au commerce. Cette disposition n'est plus réservée aux seuls estropiés ou blessés mais également à ceux qui ont vieilli dans une profession maritime. À côté d'une pension d'invalidité existe dorénavant une retraite-vieillesse<sup>22</sup>. Mais qu'en est-il des droits des marins à la petite pêche ?

Il faut attendre Choiseul pour qu'il y ait une amorce d'affiliation des petits pêcheurs à la caisse des invalides. Un règlement local du 20 octobre 1764 décide que les bateaux du quartier de la Hougue « employés à la petite pêche du poisson frais » verseront une cotisation à l'établissement des invalides. Florian Cordon tenait à corriger l'idée que ce n'est qu'au XIX<sup>e</sup> siècle que l'accession à la demi-solde des pêcheurs fut acquise. Le texte de référence est l'ordonnance du 31 octobre 1784 qui a prescrit de classer les pêcheurs de poissons frais. Cordon indique qu'une partie des pêcheurs échappait jusqu'alors à l'inscription maritime. Sinon, dès lors qu'ils étaient inscrits et levés, dit-il, la navigation à la petite pêche fut admise dans le décompte pour une partie au moins de sa durée. Les informations données sur la composition des équipages sardiniens par Philippe Zerathe sont éclairantes<sup>23</sup>. En 1728, Le Masson du Parc soulignait déjà l'importance des non classés à bord des chaloupes sardinières. À Belle-Île, seul le maître de chaloupe est matelot : « les équipages sont constitués de laboureurs, journaliers, maçons et autres professions ». À Groix et à Ploemeur, « la plupart

22 F. L. Cordon, *Les Invalides de la Marine, une institution sociale sous Louis XIV, son histoire de Colbert à nos jours*, Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 1950 ; D. Gaurier, « Les invalides de la Marine », *Revue historique des accidents du travail (HAT)*, Faculté de droit de Nantes, n° 3, 1977, p. 5-34 ; R. J. Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Imprimerie du Roi, 1776.

23 Ph. Zerathe, *Les Gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII<sup>e</sup>-fin XVIII<sup>e</sup> siècles), métiers, statut et identité*, op. cit., p. 134-135

des pêcheurs sont aussi terriens dans le temps de la culture des terres à laquelle ils s'adonnent également à la pêche ». Cette tolérance à l'égard de la navigation des non classés perdure jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Les équipages des chaloupes de Ploemeur et Riantec sont constitués d'un maître, de deux matelots classés, d'un mousse et d'un matelot non classé en 1783-1785. Les matricules de Groix confirment l'emploi d'un non classé pour deux classés. Le statut des pêcheurs non classés reste en réalité ambigu, car, dit Philippe Zerathe, il varie non en fonction de leur activité plus ou moins maritime, mais selon la conjoncture. C'est donc le besoin qui détermine la Marine à « tenter de faire des gens de la côte des gens de la mer ». Mais le paysan-pêcheur reste globalement un terrien non déclaré à l'ordinaire.

198

Or, la législation de l'inscription maritime a évolué en intégrant progressivement le temps à la petite pêche dans la carrière des inscrits. La loi du 3 Brumaire an IV (25 octobre 1795) stipule (section I, art. 2) que « sont compris dans l'inscription maritime [...] ceux qui font la navigation ou la pêche de mer sur les côtes » ; mais dans sa section III, art. 28, la loi les oublie. En effet, il est dit : « les pensions seront réglées sur la durée des services à bord des bâtiments et dans les arsenaux de la République, et sur les navires de commerce ». Il faut attendre l'ordonnance royale du 17 septembre 1823 qui admet, mais pour moitié, dans le calcul des pensions et des demi-soldes le temps passé par les marins à la pêche du poisson frais<sup>24</sup>. Dès l'ordonnance du 28 juin 1828, le temps passé à la pêche au poisson frais est admis pour les trois-quarts de sa durée<sup>25</sup>. Dix ans plus tard, l'ordonnance du 9 octobre 1837 intègre la totalité des services faits à la pêche, à condition que le marin comptabilise six ans de service au roi comme l'indique l'article 1 :

Les marins qui réuniront six ans de service à bord des bâtiments de guerre seront admis à compter, sur le pied de sa durée effective, le temps d'embarquement sur les bateaux employés à la petite pêche, ou pêche du poisson frais, pour la pension dite demi-solde réglée en vertu de la loi du 13 mai 1791. Ce même temps d'embarquement, lorsque la condition ci-dessus n'aura pas été accomplie, continuera d'être supputé à raison des trois quarts de sa durée effective, conformément à l'ordonnance royale du 29 juin 1828<sup>26</sup>.

Cette ordonnance est en phase avec le système de levée permanente qui prévoit à partir de 1835 un service de sept ans, qui garantit donc à l'inscrit de la petite pêche de pouvoir disposer des années requises par le texte de 1837, même si ce

<sup>24</sup> *Annales maritimes*, année 1823, p. 612.

<sup>25</sup> *Annales maritimes*, année 1828, p. 667.

<sup>26</sup> *Annales maritimes*, année 1837, p. 985-990.

temps de service se trouve de facto souvent réduit, par le biais des sursis de levée. Ainsi, à partir de 1837, les inscrits à la petite pêche peuvent accéder de plein droit, et dès l'âge de cinquante ans, à une pension vieillesse. Le marin à la petite pêche n'a plus de raison d'être récalcitrant face à l'inscription.

Cette avancée sociale coïncide avec une triple mutation dans les ports de Bretagne-Sud : l'allègement de la pression du service, une fois effectuées les années de service initial ; le développement des activités de petite pêche dynamisées par l'innovation industrielle des conserveries, alors que l'offre au long cours s'est déjà fortement réduite, et que les années 1870 sonnent le glas du cabotage à voile ; la révolution démographique des sociétés halieutiques. La pyramide des âges, sans cesse alimentée à la base par une forte reproduction sociale des familles de pêcheurs à la descendance prolifique, voit aussi ses effectifs de demi-soldiers croître régulièrement. Le service et la mort précoce ne viennent plus barrer l'accès à la retraite aux marins-pêcheurs.

#### Le développement des pêches côtières

Xavier Dubois<sup>27</sup> a parfaitement démontré l'impact de la mise en place d'une nouvelle dynamique locale en matière d'emplois dans le domaine des pêches en Bretagne-Sud à partir des années 1840 et jusqu'au début du xx<sup>e</sup> siècle. L'exemple belle-îlois est très significatif : alors que le nombre des pêcheurs était en recul dans les années 1830, il croît dès l'implantation des conserveries en 1844. De 201 inscrits, l'effectif passe à 700 en 1850, et explose pour atteindre 1500 en 1868. Après une période de stagnation, il est à nouveau à la hausse jusqu'au premier choc sardinier des années 1880. Cette trajectoire belle-îloise est très représentative de ce que l'on observe dans les ports métamorphosés par l'industrie sardinière. En effet, l'industrialisation du traitement du poisson provoque une hausse de la demande en poissons des usiniers. Or, l'absence d'innovation dans les techniques de pêche, et donc de hausse de la productivité, nécessite une prolifération des armements. « Pour profiter au mieux de cette opportunité, patrons et armateurs cherchent à renforcer leurs équipages et achètent de nouveaux bateaux », écrit Xavier Dubois. Bientôt, dans la plupart des ports, la pêche sardinière devient la première source de revenus. Le défi est alors celui du recrutement des hommes d'équipage. Le pluriactif maritime se spécialise dans la pêche sardinière. À Port-Louis, plus de 25 % des pêcheurs professionnels naviguaient au long cours et surtout au cabotage en 1825-1837. Au début des années 1880, 88 % des inscrits locaux n'ont connu que la seule

<sup>27</sup> X. Dubois, *La Révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne-Sud au xix<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2004, p. 133-166.

pêche. Dans les années 1870, à Larmor, plus de 80 % des pêcheurs ne connaissent que la pêche. La date d'implantation des conserveries constitue un tournant dans cette aspiration des inscrits par la pêche. À Quiberon, dès l'installation de la première conserverie en 1865, on constate immédiatement une mobilisation des investissements sur l'armement sardinier. Dans ce port de cabotage, 37 % des patrons sont des maîtres au cabotage. En réalité, ces réorientations sont d'autant plus rapides que le secteur du cabotage à voile est en crise. Le diagnostic du commissaire adjoint Du Chélas, dans un mémoire au préfet du Morbihan le 9 juin 1870, est sans appel, comme l'indique le titre : « Mémoire faisant ressortir l'urgence de diriger la population maritime du département du Morbihan vers la pratique au large de la pêche maritime côtière »<sup>28</sup>. Après avoir expliqué les raisons de la crise du cabotage à voile, il conclut sur deux points :

Ainsi va disparaître dans un avenir prochain cette industrie naguère encore si florissante et qui dans le Morbihan seul faisait vivre directement ou indirectement une population d'environ 30 000 personnes [...].

C'est en effet dans l'exercice de l'industrie de la pêche côtière que désormais cette population doit chercher ses moyens d'existence et enrichir le pays de nouvelles ressources alimentaires.

Cet argumentaire lui permettait de demander que des crédits soient affectés à la construction portuaire sardinière à Quiberon. En réalité, il faut être prudent et ne pas conclure trop hâtivement. Anne-Françoise Le Gouguec montre que les maîtres au cabotage du Golfe du Morbihan n'ont pas fait massivement le choix d'une réorientation halieutique. Ils ont préféré aller chercher un embarquement dans la marine marchande dans les grands ports, voire investir dans l'ostréiculture naissante. Mais, ce qui est essentiel, c'est que la pluriactivité maritime, qui associait fréquemment cabotage et pêche parmi les inscrits, cède la place à une orientation exclusive des gens de mer vers la pêche, d'autant plus que la filière sardinière offre également des emplois aux femmes et aux filles dans les usines de conserves.

À la faveur de cette dynamique sardinière, de nombreux ruraux, pêcheurs saisonniers, sont recyclés dans le monde de la pêche. Les descendants de ces paysans reconvertis intègrent alors la communauté des pêcheurs. De la même manière que les communes sardinières ont puisé dans le réservoir rural, elles ont offert des emplois à des pêcheurs d'autres ports. Les ports sardinières sont devenus des pôles attractifs, en pleine croissance démographique.

<sup>28</sup> A.-F. Le Gouguec, *Les Mutations du cabotage au XIX<sup>e</sup> siècle*, mémoire de DEA, sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2001.

Cette mutation du recrutement se lit dans les professions des couples. Alors qu'en 1866, à Quiberon, lors de l'implantation de la première conserverie, 71,2 % des couples associaient un marin et une cultivatrice, en 1881 ce modèle ne représente plus que 22,8 %<sup>29</sup>. Deux indicateurs sont particulièrement intéressants : l'élargissement de l'éventail des professions des pères et le renforcement de la double appartenance des parents à la filière sardinière. Xavier Dubois montre bien, également, que la filière sardinière n'est pas isolée et que les statistiques des pêches maritimes démontrent que toutes les pêches pratiquées connaissent une véritable croissance. Dans le quartier de Lorient, leur valeur a doublé de 1865 à 1878, sextuplé dans les quartiers d'Auray et de Belle-Île. Les pêches qui se développent, sont à la fois les pêches aux poissons frais (maquereaux, congres, merlus, dorades, soles, bars, mulets, raies) et aux gros poissons, comme le thon. Ces prises constituent le produit du chalutage côtier, de la drague et de la pêche hauturière. Mais il ne faut pas négliger le développement des pêches aux crustacés, privilégiées dans les quartiers d'Auray et de Lorient, mais aussi à Houat et à Hoëdic. Or ces petites pêches, qu'elles soient sardinières ou non, mobilisent des effectifs très nombreux d'inscrits, et sont aussi animées par les hors services, demi-soldiers, qui non seulement continuent à naviguer mais sont également propriétaires des canots. La demi-solde n'a jamais constitué un revenu suffisant. Celle-ci est indexée sur le grade et la paie obtenus dans la marine de guerre, c'est-à-dire pour la plupart des inscrits à la petite pêche, de matelot, avec une paie basse. Le statut de demi-soldier n'est pas incompatible avec l'exercice d'une activité maritime, ce qui permet au retraité d'avoir des revenus complémentaires. D'ailleurs, le commissaire de l'inscription maritime continue de noter les embarquements à la pêche et au bornage de ces demi-soldiers de plus en plus nombreux dans les ports.

#### LE PHÉNOMÈNE « PETITE PÊCHE » SUR LE LITTORAL DE BRETAGNE-SUD ET L'ÉVOLUTION DU RAPPORT AU SERVICE

Mathieu Le Hunsec<sup>30</sup> a parfaitement démontré le mécanisme. Au lendemain des conflits de la Révolution et de l'Empire, l'offre d'embarquement s'est réduite localement. Pour continuer à naviguer au long cours ou au grand cabotage,

29 J. Le Bihan, *La Filière de la pêche à la sardine à Quiberon (1865-1914)*, mémoire de maîtrise multigr. sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Univ. de Bretagne-Sud, 1999.

30 M. Le Hunsec, *Reconstitution de carrières dans la Marine, quartier maritime de Port-Louis, 1760-1787*, mémoire de master 1, Université de Bretagne-Sud, 2004 ; *id.*, *Ruptures et continuités dans les sociétés littorales, Quartier maritime de Port-Louis (milieu XVIII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècles)*, mémoire de master 2, multigr., Université de Bretagne-Sud, 2005, sous la direction de Gérard Le Bouëdec.

le marin doit s'exiler dans les grands ports de Nantes, Bordeaux et surtout Le Havre. C'est un choix peu fréquent, d'autant plus que la reprise des activités est lente et hésitante dans un contexte de reconfiguration des échanges. En revanche, le redémarrage du cabotage et des pêches côtières, qui constituent le substrat traditionnel des activités maritimes séculaires, est rapide, et les gens de mer font le choix des embarquements de proximité. Alors que le cabotage sur chasse-marée connaît un ralentissement évident du fait des mutations du transport maritime, la pêche sardinière, stimulée par la révolution de la conserverie, aspire littéralement les gens de mer, mais aussi leurs familles, qui s'engagent dans la main-d'œuvre ouvrière des usines. Or l'innovation ne touche pas la pêche. Pour répondre à la capacité de traitement des conserveries, les flottes explosent, exigeant une main-d'œuvre navigante de plus en plus nombreuse. La pêche côtière devient le premier employeur de marins sur le littoral breton. C'est le moteur du développement de l'activité maritime.

202

Dans le même temps, la contrainte du service devient moins écrasante. Dès 1784, le tour de rôle individuel s'était substitué au tour de rôle collectif des classes. En 1795, le législateur avait introduit la levée sélective pour tenir compte de la situation familiale. Surtout, en 1835, la levée permanente se traduit par un service obligatoire de trois ans pour la formation, mais avec ultérieurement un appel plus rationnel et plus souple à la levée. Quel contraste entre la pression du service lors de la guerre d'Indépendance américaine et lors de la guerre de Crimée ! Lors de la guerre d'Amérique, la levée a été générale dans la durée, et le tour de rôle des classes n'a pas été respecté. Durant la guerre de Crimée, la Marine procède à des levées sélectives, d'autant plus facilement que l'appareil de gestion des ressources humaines a fait de gros progrès. Le pouvoir central cherche à démontrer tout le soin qu'il prend des gens de mer par le biais de mesures et de dispositions « bienveillantes ». Le ministère opère régulièrement des congédiements provisoires et définitifs, « afin de diminuer les charges que l'extension donnée aux armements militaires font peser sur la population maritime », et « afin d'alléger les charges que l'état de guerre fait peser sur notre population maritime ». La pression est devenue moins rigide, alors que l'institution exerce un contrôle plus serré des hommes. Le résultat, c'est un Marc Guennec qui, lors d'une permission temporaire du 3 août 1855 au 9 janvier 1856, peut pratiquer la petite pêche à l'automne. En fait, cette souplesse permet de maintenir un niveau élevé des activités de proximité durant le conflit, ce qui n'avait pas été possible pendant la guerre d'Indépendance américaine. Le métier à la petite pêche devient le métier de toute une vie, guère interrompu par le service. Ainsi, la conjoncture ne vient plus autant bouleverser les trajectoires individuelles. Les guerres pouvaient



être à l'origine d'une carrière. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la conjoncture n'agit plus de même : toute carrière est programmée, établie à l'avance et, pour faire carrière, il faut naviguer au service. Le marin à la petite pêche n'est plus autant sous la contrainte du service durant une vie professionnelle totalement consacrée à une activité halieutique de proximité.

Ces communautés de pêcheurs connaissent alors une double croissance démographique pesant sur l'inscription maritime qui a progressivement intégré la totalité du temps à la petite pêche dans les états de services. Sous l'Ancien Régime, les hors service sont rares, la demande de classement est suspecte et, surtout, la mort réduit considérablement le nombre de candidats. Le long cours et le service font office de grandes faucheuses. Or, au XIX<sup>e</sup> siècle, la petite pêche est peu mortifère et le service ne fait plus autant de dégâts. Pratiquer la petite pêche, c'est mourir plus tard et mourir chez soi. Le résultat, c'est l'explosion de ceux qui atteignent l'âge fatidique des 50 ans pour bénéficier du statut de hors service. Surtout, la règle est de proposer systématiquement à tout marin de 50 ans la pension de demi-solde. Si, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le taux de hors service bénéficiant de la demi-solde est de l'ordre de 10 %, vers 1850 il atteint les 50 %. En revanche, n'ayant pratiqué que la petite pêche durant toute leur vie active, ils sont classés matelots de troisième classe avec une pension faible. Aussi, dans les ports de petite pêche, les demi-soldiers continuent-ils de naviguer, et leur poids économique est loin d'être négligeable comme propriétaires et cautionnaires de chaloupes et de canots.

Or, ces effectifs de retraités à la petite pêche ne cessent de croître du fait de la dynamique démographique de la communauté halieutique. Dans le quartier de Port-Louis, au XVIII<sup>e</sup> siècle, le contraste était évident entre la taille des familles de pêcheurs de Rianteq et celle des matelots long-courriers. Les contraintes des rotations vers l'océan Indien pesaient sur le calendrier des mariages et le rythme des conceptions, et la mort réduisait considérablement la durée de vie du couple, et donc le nombre de naissances. Ainsi, 83 % des couples de long-courriers de Port-Louis ont moins de trois enfants alors que, dans la paroisse sardinière de Rianteq, ce sont 63 % des familles qui dépassent ce seuil des trois enfants. Le choix massif de la petite pêche dans un contexte de développement durable de l'activité sardinière se traduit par une croissance démographique des communautés de pêcheurs à la descendance plus nombreuse. Si l'on intègre que le taux de reproduction socioprofessionnelle est toujours plus élevé parmi les pêcheurs que parmi les matelots du commerce, le phénomène d'explosion des effectifs inscrits à la petite pêche n'est plus une surprise. Les évolutions démographiques, la quasi-généralisation de la petite pêche, stimulée par la révolution sardinière, l'émancipation et l'autonomisation d'une filière

halieutique favorisent une plus grande stabilité des sociétés littorales, mais elles conduisent à un certain repliement de ces sociétés sur elles-mêmes, avec pour corollaire un rapport distant avec le service d'une marine de guerre qui paraît plus lointain, car moins prégnant, d'autant qu'il s'effectue sur des navires qui n'ont rien à voir avec la chaloupe ou le *dundee* de la pêche quotidienne.

## CONCLUSION

204

Les marins à la petite pêche méritent mieux que d'être des boucs émissaires dans une offensive contre la Marine et l'État. En effet, il faut resituer cette offensive contre l'inscription maritime et les effectifs pléthoriques à la petite pêche, dans le cadre d'une attaque protéiforme contre la politique de l'État en matière de pavillon, d'aménagement portuaire, d'armement et de construction navale. Il faut replacer le monde de la petite pêche dans une étude plus globale des mutations des sociétés littorales dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Une histoire par en haut a toujours fait la promotion de l'échelle supérieure de la société, de l'économie, donc des grands ports, laissant de côté la strate inférieure du tissu socioéconomique des territoires littoraux, les acteurs du cabotage et des petites pêches et leurs petites unités portuaires. De nouveaux travaux<sup>31</sup> fournissent de nombreux indicateurs d'un certain dynamisme et de la participation des petits ports à de nombreuses innovations. Certes, nous connaissons de mieux en mieux la filière sardinière, et à travers notamment les travaux sur les conserveries, on mesure l'impact de la dynamique halieutique, notamment avec cette profusion de chantiers navals de toute taille, la capacité de réaction face aux crises sardinières. Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la métamorphose, notamment, du golfe du Morbihan qui devient un grand territoire de l'huître, non plus de celles que l'on drague mais de celles que l'on élève, accompagne l'émergence d'une nouvelle économie ostréicole, qui marque l'estran avec cette profusion de terre-pleins et de parcs. L'ostréiculture est une innovation qui marque le littoral atlantique. Les estacades et autres

31 X. Dubois, *La Révolution sardinière, pêcheurs et conserveurs en Bretagne-Sud au XIX<sup>e</sup> siècle*, Rennes PUR, 2004 ; J.-C. Fichou, *Les Conserveries de sardines et les conserveurs, littoral atlantique français, 1852-1969*, mémoire pour l'habilitation à diriger des recherches en histoire, multigr., Université de Bretagne Occidentale, 2006, sous la direction de Christian Bougeard ; J. Amghar, *Les Petits ports et les usages du littoral en Bretagne au XIX<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat d'histoire, multigr., Université de Bretagne-Sud, 2006, sous la direction de Gérard Le Bouëdec ; J. Vincent, *Les Sociétés littorales face à l'intrusion balnéaire de Morgat à la Faute sur Mer (début XIX<sup>e</sup> siècle-1945)*, thèse de doctorat d'histoire, multigr., 2005, Université de Bretagne-Sud, sous la direction de Gérard Le Bouëdec ; J. Le Bihan, *Ostréiculture et société ostréicole en Bretagne-Sud (1850-1986)*, thèse de doctorat en histoire, multigr., 2007, Université de Bretagne-Sud, sous la direction de Gérard Le Bouëdec.

apportements pour les carriers témoignent des grands travaux qui nécessitent des matériaux de construction pas seulement dans les régions littorales mais aussi ailleurs, y compris dans les grandes villes de l'intérieur, et notamment à Paris. La dynamique agricole n'est pas moins surprenante. Bien sûr, les produits primeurs exportés vers l'Angleterre industrielle et urbaine sont connus. Mais on mesure mieux le souci d'une agriculture performante avec tous ces équipements portuaires voués au trafic des algues et à la drague des sables coquilliers. Toutes ces cales et estacades pour amener les bêtes sur les îles de la Loire où s'est développée une véritable économie agricole herbagère, alimentent, à n'en pas douter, les villes industrielles de la basse Loire. La rencontre entre le développement balnéaire et les populations du littoral modifie le rapport à la mer des riverains, et contribue à une transformation progressive des paysages littoraux et des économies littorales. La Marine, en légiférant dans les années 1850, sur la plaisance, le bornage, l'ostréiculture, a, sans aucun doute, pour préoccupation de protéger le système de l'inscription maritime : n'a-t-elle pas assimilé le travail dans les parcs à huîtres à un temps de navigation ? Mais elle démontre également une capacité à prendre en considération les mutations tout en les encadrant juridiquement et socialement. Il serait donc erroné de ne retenir que la crise des activités traditionnelles, comme le cabotage à voile et la saliculture, ou les ratés de l'industrie et de la pêche sardinière quand, à une échelle certes plus modeste, le tissu social littoral est animé par une nouvelle dynamique, qui se mesure au niveau des petites économies locales où les inscrits maritimes en activité ou en retraite sont des acteurs qui comptent.

