

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Travail et travailleurs maritimes,

XVIII^e-XX^e siècle :

du métier aux représentations

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0



revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Travail et travailleurs maritimes

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII^e siècle à la fin du XX^e. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI^e siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII^e siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (xvi^e-xix^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux xvi^e-xix^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviii^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xix^e siècle) [n° 17]

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)

Martine Acerra (dir.)

LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES

(XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

À LA MER COMME AU CIEL

Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine (1700-1850)

Prix de l'Académie de Marine, 2000

Grand prix de la mer décerné par l'Association des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I^{er}

Max Guéroul & Bernard Liou

LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE

Renée Burllet

SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT

Christian Buchet (dir.)

LA PUISSANCE MARITIME

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)

Robert Larin

LES MESSAGERIES MARITIMES

L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE

DU XVIII^e SIÈCLE À NOS JOURS

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ

Une concession française en Égypte (1888-1956)

Caroline Piquet

NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX

De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES HUGUENOTS ET L'ATLANTIQUE

Pour Dieu, la Cause ou les Affaires

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.)

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

ET LA MONDIALISATION AU XIX^e SIÈCLE

Bruno Marnot

LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne

De Concarneau à la Corogne (xv^e-xix^e)

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

(1763-1783)

I - L'instrument naval

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES

DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN

Genèse et préambule (1798-1800)

Michel Jangoux

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

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Depuis le début de 2006, la Revue d'histoire maritime paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle).

Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.

Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations**



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1420-1

Introduction – 979-10-231-1421-8

I-1 Welke – 979-10-231-1422-5

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0

I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4

I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7

II Doctorants – 979-10-231-1432-4

III Motte – 979-10-231-1433-1

III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8

IV Chronique – 979-10-231-1435-5

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/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

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

I

DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII^e-XX^e SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX ^e siècle	
Ulrich Welke	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX ^e siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore	161

IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

II

NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII ^e siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII ^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i>	349

IV
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII ^e -mi-XIX ^e siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert	387
--	-----

V
COMPTE RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i>	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i>	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i>	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i>	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 »	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)</i>	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)</i>	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i>	413

I. DOSSIER

**Travail et travailleurs maritimes,
xviii^e-xx^e siècle :
du métier aux représentations**

Conditions de travail et protection sociale

SYSTÈMES D'ÉPARGNE ET RETRAITES DES MARINS
DU COMMERCE AU ROYAUME-UNI, 1747-1931

Richard Gorski

Philip Nicholas Senior Lecturer en histoire maritime,

Maritime Historical Studies Centre, Université de Hull (Royaume-Uni)

Traduit de l'anglais par John Barzman, Jean-Louis Lenhof et Jean-Pierre Poussou

Aujourd'hui, au moment où les programmes en place subissent la pression combinée des réductions budgétaires et de besoins plus grands, l'accès à des retraites suffisantes financées par l'État est l'un des aspects les plus urgents de la politique sociale au Royaume-Uni, voire dans de nombreux autres pays. L'allongement de l'espérance de vie d'une population croissante fait douter de la capacité de l'État à garantir les retraites à long terme. Même si les retraites qu'il verse se maintiennent, on peut se demander si elles fourniront un niveau de vie minimum et si elles resteront une prestation universelle ou quasi universelle. Au milieu de ces inquiétudes, qu'il est difficile de séparer des autres questions relatives au devenir de l'État-providence, les individus se sont vus assigner la responsabilité de préparer eux-mêmes leur vieillesse par des plans de pensions privés. Ces derniers, particulièrement ceux qui sont liés à des emplois privés, ne vont pas sans poser des problèmes spécifiques mais, pour l'instant du moins, ils sont encore considérés comme des ressources venant en supplément des retraites publiques. Si la prévoyance individuelle et la gestion prudente par chacun de ses finances sont perçues comme des vertus, l'éducation du public à veiller à ses propres intérêts n'est donc pas une activité spécifique à un groupe ou à une profession dans une société où l'État cherche encore à fournir une protection contre la pauvreté au moment de la vieillesse.

L'histoire de l'accès des marins du commerce britanniques aux pensions de retraite apporte une série de contre-exemples au développement plus général des pensions de vieillesse. Il peut sembler étrange de singulariser un groupe professionnel dans une analyse de l'accès au droit au bien-être social ; pourtant, en ce qui concerne l'évolution des pensions de retraite, comme pour tant d'autres aspects de la politique publique sociale et ouvrière, les gens de mer ont été traités comme un groupe distinct. Ils se sont donc trouvés décalés, tantôt en avance, tantôt en retard, par rapport à la société terrienne. Les raisons de ce traitement

particulier et de ses conséquences pratiques sont au moins aussi intéressantes que la législation qui lui est associée. Dans cet article, je traiterai non seulement de l'évolution de la retraite des gens de mer au cours du XIX^e siècle et au début du XX^e, mais aussi des autres systèmes qui les incitaient à épargner sur leur salaire, et qui s'enracinaient en dernière analyse dans les mêmes présupposés quant au comportement typique des marins.

UNE IDENTITÉ PROFESSIONNELLE

134

Nous ne décrivons pas ici dans le détail les traits de caractère assignés à cette époque aux marins du commerce en tant que groupe, dont beaucoup avaient une origine bien plus ancienne et une dimension clairement transnationale. Il est néanmoins important de les évoquer parce qu'ils ont eu des effets évidents sur les débats contemporains à propos de la main-d'œuvre maritime et sur la gestion de celle-ci par les gouvernements. L'identité professionnelle des marins du commerce, opposée à celle des marins de la Royal Navy, a été construite et diffusée à travers une large gamme de romans et d'articles de journaux, de représentations artistiques et de rapports parlementaires imprimés, autour d'un noyau immuable d'idées reçues selon lesquelles les gens de mer étaient naturellement et inévitablement différents des travailleurs terriens. Faut-il ajouter que le lieu de travail exceptionnel et les qualités particulières des gens de mer ont contribué de façon très significative à leur identité bien que, dans une industrie en transformation constante, même cette idée exigeait par elle-même de procéder à des ajustements pour comprendre ce que signifiait travailler en mer ? On peut citer, parmi ces idées reçues, la détérioration de la force de travail attribuée au passage à la navigation à vapeur¹.

Autour de ce noyau central ont fleuri diverses tentatives pour définir plus précisément les habitudes et les caractéristiques des gens de mer, souvent à des fins didactiques, réformistes ou religieuses. La question la plus importante : le marin est-il vraiment différent ?, ne suscitait pas le consensus ; au contraire, pour des raisons politiques, des réponses totalement opposées pouvaient émerger dans le débat. À l'un des pôles se développait une stratégie qui cultivait la différence, tandis qu'à l'autre on la dissolvait à dessein dans l'identité commune du travailleur. La première, qui affirmait une identité professionnelle forte et différente, avait sans doute l'avantage de valoriser des qualifications

1 David M. Williams, « The Quality, Skill and Supply of Maritime Labour: Causes of Concern in Britain, 1850-1914 », dans Lewis R. Fischer, Harald Hamre, Poul Holm et Jaap R. Bruijn (dir.), *The North Sea: Twelve Essays on Social History of Maritime Labour*, Stavanger, Association of North Sea Societies, 1992, p. 41-58.

présentées comme rares et importantes pour la puissance britannique. Ainsi, un témoignage publié en 1853 affirmait que le marin n'était évidemment pas un tailleur ou un cordonnier. Son sort empirait quand les équipages des navires étaient composés à moitié ou pour partie de terriens, « dont la plupart rechignaient à la tâche ». « Le pays sait que nous ne sommes pas des lâches... et il devrait prendre meilleur soin de nous », plaidait l'auteur². Mais, comme nous l'avons déjà noté, le changement technologique qui survint au cours de la première moitié du XIX^e siècle fragilisa les anciennes certitudes sur les qualifications et le métier de marin.

Tant au sein du secteur maritime qu'en dehors de celui-ci, on réagissait à ces transformations de deux manières bien connues dans d'autres contextes. La première réaction consistait à construire un « âge d'or » idéalisé. Elle était particulièrement répandue parmi la génération formée à bord des voiliers. Sa croyance, sans doute sincère, que la voile était « la seule véritable école du marin », s'entremêlait avec son besoin d'affirmer une identité professionnelle positive, même à l'âge de la maturité ou de la retraite, grâce au raisonnement affirmant que si « la voile était meilleure, alors nous-mêmes étions meilleurs »³. La seconde, d'un intérêt évident pour la présente analyse, consistait à cultiver une « identité différenciée » au sein de la force de travail⁴. La menace d'une disparition du matelot de la voile qualifié (*skilled sailor*) et de son remplacement par des manœuvres de navire non qualifiés (*unskilled ship navy*) pour reprendre l'image superbe de Frank Bullen, aiguïsaient l'identité collective « du groupe des meilleurs » (*the better sort*) par opposition au *residuum* – deux termes d'un usage courant à l'époque⁵.

On trouve donc au Royaume-Uni, à partir de 1850 environ, de nombreuses pressions réclamant la « conservation » des gens de mer qualifiés ou valables que l'on définit comme *the able seamen*. Une urgence particulière anima cette campagne en raison du flot apparemment inexorable de marins étrangers embauchés à bord des navires immatriculés en Grande-Bretagne, notamment pour l'équipage de pont sur les lignes commerciales au long cours. Pour remédier à cette situation, on suggérait, entre autres, de rétablir l'apprentissage

- 2 « We Mariners of England », *Household Words*, vol. 6, n° 153, 26 février 1853, p. 553. L'article prétend être le compte rendu par un marin de conversations entendues sur le pont d'un navire.
- 3 Patrick B. Mullen, *Listening to Old Voices: Folklore, Life Stories and the Elderly*, Urbana/Chicago, University of Illinois Press, 1992, p. 140. Cette tendance est signalée dans l'article de D. Williams, « Quality, Skill and Supply », déjà cité.
- 4 Timothy Lloyd, « Fishermen in Court: Personal Narrative and Occupational Rights », dans Victoria Brehm (dir.), « *A Fully Accredited Ocean* : Essays on the Great Lakes », Ann Arbor, University of Michigan Press, 1998, p. 223-240.
- 5 Frank T. Bullen, *The Men of the Merchant Service*, London, Coleman, 1900, chap. 30.

obligatoire, aboli en 1849, la mise à disposition de navires-écoles par l'État, des examens formels pour l'obtention du certificat AB – *Able Seaman* – sur le modèle de la certification des officiers, la preuve des états de service du marin par des registres d'emploi permanents, et la protection contre la main-d'œuvre étrangère, tout particulièrement si celle-ci n'était pas blanche. Presque toutes ces questions relevaient de la politique puisqu'elles supposaient une intervention gouvernementale et débouchaient sur la perspective de dépenses budgétaires.

Les mesures visant à renverser la tendance hypothétique à la déqualification et à l'épuisement des ressources en personnel maritime d'origine nationale importaient certes au milieu des armateurs, mais elles avaient peu de chances de susciter beaucoup d'intérêt dans l'opinion publique. Elles étaient trop techniques et souvent impénétrables pour celle-ci. Par ailleurs, l'idée d'une détérioration de la qualité des marins britanniques en vint à s'appuyer sur une gamme bien plus étendue de clichés, autour d'une formulation plus large de « l'identité du marin du commerce ». Pour ceux qui se souciaient de ce dernier, les compétences professionnelles spécifiques, désormais moins claires qu'elles ne l'avaient été, n'étaient qu'une des raisons de penser que les marins étaient « différents » et que, globalement, ils posaient en quelque sorte plus de problèmes que les autres travailleurs. Bref, on chargea *poor Jack* – le marin de base – de toutes les angoisses victoriennees quant au bien-être physique, moral et spirituel de la population. Les résultats concrets de ces préoccupations en disent long sur leur nature. On y trouvait un débat multiple mené dans la mauvaise humeur sur la discipline à bord et le degré de sévérité des sanctions pour les infractions commises en mer, sur l'extension éventuelle aux gens de mer de la responsabilité civile des employeurs pour les accidents du travail, sur les cas d'infraction aux nouvelles lois sur la rupture du contrat de travail, sur le travail missionnaire et la propagande anti-alcoolique parmi les gens de mer, et sur des systèmes encourageant les gens de mer à épargner à partir de leur salaire, en le plaçant dans des banques ou en le transmettant à des proches.

Toutes ces questions et tous ces remèdes présupposaient que les marins du commerce souffraient d'un ou de plusieurs problèmes. Certains concernaient simplement la façon et le moment où les gens de mer étaient payés, et la manière dont ils disposaient de leurs revenus. Mais cette question conduisait à en poser une autre : les gens de mer souffraient-ils de leur propre caractère dépensier, de quelque faiblesse innée ou dérivée de leur profession ? Ou bien étaient-ils trompés par leurs employeurs, particulièrement par comparaison avec leurs frères travailleurs à terre ?

« Ne suis-je pas un homme et un frère ? » était la question imaginaire posée par l'homme noir idéal de notre enfance, et, avec d'autres mots, le même sens se

retrouve dans la question imaginaire du marin d'aujourd'hui. Reformulée en d'autres termes, la question serait : les gens de mer doivent-ils être considérés comme des « enfants », des « innocents », des « incapables », ou des « fous » ? Ou les quatre en même temps ? S'ils sont en réalité pareils aux autres hommes, pourquoi sont-ils traités par le législateur comme différents ? S'ils sont jugés aussi capables que d'autres travailleurs britanniques, pourquoi et dans quelle mesure faut-il continuer à les traiter différemment ? Telles sont les questions qui ont surgi avec un certain flou depuis plusieurs années, mais qui n'ont guère eu droit à une considération réelle⁶.

On ne pouvait répondre à ce genre de questions qu'en considérant les gens de mer dans leur ensemble comme dotés d'une identité professionnelle formée par « leurs conditions de travail, leur qualification, et leur expérience », pour reprendre la formule de Jeffrey Bolster⁷. À la qualification, au courage et à l'endurance, attributs traditionnels et positifs, s'ajoutaient désormais les effets négatifs de la séparation de la société littorale, et une liste bien connue de traits de caractère des gens de mer : surtout des manques affectifs et moraux tels que la naïveté, l'imprévoyance, la superstition, les excès, plus caractéristiques de l'enfant que de l'adulte. Le mélange était complété par une bonne dose d'ignorance des gens du littoral et, peut-être, une pincée d'« exotisme ».

À lire leurs écrits, les observateurs n'étaient pas tout à fait sûrs que ces traits, qui méritaient la pitié, fussent le résultat inévitable de la vie en mer plutôt que le reflet des conditions et influences spécifiques auxquelles les marins du commerce étaient exposés, ce qui justifiait l'espoir d'une amélioration. Quoi qu'il en soit, le simple fait d'en parler amenait à tracer une ligne entre le « normal » et l'« exceptionnel », afin de juger si les gens de mer faisaient partie, ou pourraient jamais faire partie, des « classes laborieuses ». Cette interrogation avait l'importante conséquence de nourrir le débat politique sur la nécessité ou non d'étendre – à eux-mêmes ou à leurs employeurs – la protection de l'État. Un très large accord, formulé en des termes quasi anthropologiques, semblait se dégager pour dire qu'ils avaient besoin d'un traitement spécial parce que certains de leurs traits étaient exagérés par leur travail et leur mode de vie. Le prix de ce soutien bien intentionné était de leur imposer une camisole de force identitaire dont il leur était difficile de se défaire. Comme l'écrivit en 1890 un observateur perspicace, malgré tout

6 « Shipping Legislation—Merchant Seamen Bill, 1878 », *Nautical Magazine*, mars 1878, p. 201-214.

7 W. Jeffrey Bolster, « An Inner Diaspora: Black Sailors Making Selves », dans Ronald Hoffmann, Mechal Sobel et Fredrika J. Teute (dir.), *Through a Glass Darkly: Reflections on Personal Identity in Early America*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1997, p. 428.

ce que la sympathie qui leur était portée et l'agitation avaient obtenu, la campagne pour améliorer leur sort avait abouti à une tendance « à légiférer pour le marin comme si c'était un imbécile⁸ ».

LES SYSTÈMES DE TRANSFERT D'ARGENT ET D'ÉPARGNE

138

Que ce commentaire ait contenu une part de vérité est manifesté par les mesures qui furent prises pour permettre aux marins du commerce d'économiser leur salaire durant le XIX^e siècle et le début du XX^e, et pour les y encourager. Celles-ci s'intégraient d'ailleurs dans un effort d'aide sociale plus vaste. La recherche d'historiens comme Alston Kennerley a attiré l'attention sur les multiples organismes impliqués dans la gestion des marins à terre⁹. Aussi bien des organismes gérés par l'État que des agences privées, parfois en partenariat, parfois en concurrence, ont répondu à une série de problèmes bien connus – et même stéréotypés – associés au cycle d'emploi et aux absences familiales des gens de mer. Dans l'ensemble, au Royaume-Uni ces solutions peuvent être qualifiées de patriarcales. Elles relevaient également de valeurs sociales largement défendues à l'époque comme l'amélioration de soi et l'autosuffisance. La façon dont les marins se servaient de leur salaire n'était qu'une des nombreuses préoccupations quant à leur mode de vie, mais elle était importante parce qu'elle touchait directement à l'exploitation de ces hommes par les marchands d'hommes (*crimps*) et leurs acolytes. La complexité du marchandage ne peut être examinée ici, car elle englobait une multiplicité d'activités allant de menus actes d'extorsion opportuniste aux grosses affaires jouissant d'un soutien quasi officiel. Néanmoins, leur objectif commun peut s'énoncer très simplement : les marchands d'hommes, quelle que fût leur façon d'opérer, gagnaient leur vie aux dépens des marins et ne prétendaient même pas fournir à leurs clients une valeur équivalente à l'argent qu'ils leur prenaient. Une des conséquences les plus choquantes de cet état de choses était l'incapacité des gens de mer à nourrir

8 Report of the Board of Trade Committee appointed to inquire into certain questions affecting the Mercantile Marine, Part II: Evidence, HC 1903 [Cd. 1608] LXII, p. 677-78 (q. 21,577: Comments of Capt. J. N. McKirdy in 1890, as recounted by Cuthbert Laws, General Manager of the Shipping Federation).

9 Alston Kennerley, « Writing the History of Merchant Seafarer Education, Training and Welfare: Retrospect and Prospect », *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, n° 12/2, avril 2002, p. 1-21 ; *id.*, « Commercial Enterprise, Charity, the State and Organised Labour in a Changing World: Shore Services for Merchant Seafarers since the 1870's—a British Case Study », dans Jeroen ter Brugge, Arthur Credland et Harald Hamre (dir.), *Maritime People: The 9th North Sea History Conference*, Stavanger, Stavanger Maritime Museum, 2011, p. 50-70.

leur famille, et c'est ce qui motiva très visiblement les initiatives destinées à les protéger et à faire disparaître les marchands d'hommes¹⁰.

Tout comme le marchandage lui-même, les mesures prises à son encontre, même à l'intérieur des frontières du Royaume-Uni, ne peuvent être abordées de façon approfondie dans cet article. Certaines visaient à contourner le marchand d'hommes comme fournisseur de main-d'œuvre ; d'autres, plus pertinentes, cherchaient à diminuer ce qui rendait le marin attirant pour ceux qui voulaient l'exploiter. Dans ce domaine, l'activité philanthropique privée comprenait le mouvement des Maisons du marin – *Sailors' Homes* – et l'œuvre missionnaire auprès des gens de mer¹¹. L'État y prit part en encourageant les gens de mer à s'aider eux-mêmes en épargnant sur leurs gages, ou en envoyant régulièrement une partie aux membres de leurs familles. C'est pour cela que l'infrastructure voulue par la loi sur la marine marchande de 1850 instaurant dans les plus grands ports du pays un réseau de bureaux de navigation du ministère du Commerce (Board of Trade) fut utilisée à bon escient. En effet, l'existence de ces bureaux est sûrement l'une des raisons de l'activité effervescente qui s'ensuivit.

En 1856, une loi du Parlement créa une Caisse d'épargne des gens de mer (Seamen's Savings Bank) avec l'objectif explicite « de susciter chez les gens de mer et leur famille des habitudes de prévoyance¹² ». Cette Caisse était gérée de façon centralisée à Londres par le ministère du Commerce, les surintendants de la marine locaux¹³ agissant dans les ports comme relais. Le règlement de la Caisse réservait expressément les transactions aux marins et aux membres proches de leur famille : épouses, veuves, enfants. Les retraits pouvaient être effectués dans tout bureau de navigation affilié, où que l'argent ait été versé. Les comptes, dotés d'un intérêt, pouvaient être ouverts et gérés individuellement ou conjointement par le marin et sa femme ou ses enfants de plus de quatorze ans. Le contrôle d'un compte de marin était transférable pour parer au problème des longues absences en mer. Relevons que les officiers de navigation chargés d'administrer le système ne

10 Sarah Palmer, « Seamen Ashore in Late Nineteenth Century London: Protection from the Crimps », dans Paul Adam (dir.), *Seamen in Society*, Bucaresti, Commission internationale d'histoire maritime, 1980, partie III, p. 55-76 ; Conrad Dixon, « The Rise and Fall of the Crimp, 1840-1914 », dans Stephen Fisher (dir.), *British Shipping and Seamen, 1630-1960: Some Studies*, Exeter, Exeter University Press, 1984, p. 49-67.

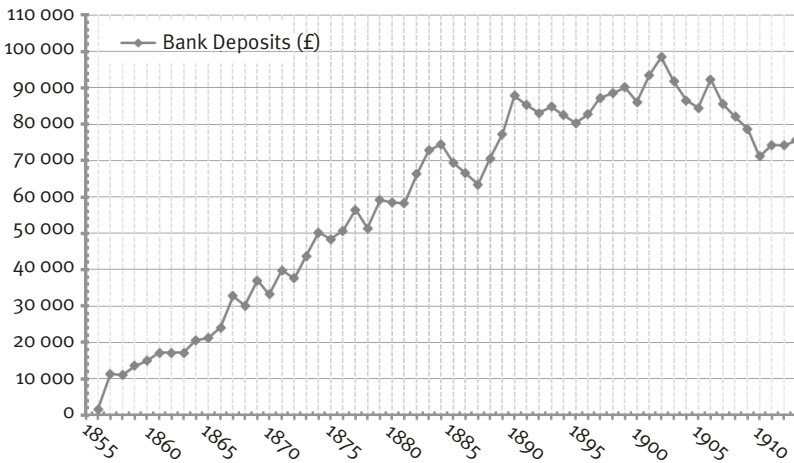
11 Jon Press, « Philanthropy and the British Shipping Industry 1815-60 », *International Journal of Maritime History*, n° 1, juin 1989, p. 107-127 ; Alston Kennerley, « British Seamen's Missions in the Nineteenth Century », dans Lewis R. Fischer, Harald Hamre, Poul Holm et Jaap R. Bruijn (dir.), *The North Sea, op. cit.*, p. 79-93.

12 Seamen's Savings Bank Act, 1856, 19 & 20 Vict., c. 41.

13 Ils étaient chargés du contrôle de la navigation commerciale dans chaque port (N.d.T.).

devaient pas accéder aux demandes de toute personne suspecte d'ébriété¹⁴. En tant qu'entreprise d'État, la Caisse d'épargne des gens de mer reverseait les dépôts chaque année au Trésor, ce qui permet de présenter les données pour la période se terminant en 1913 (graphique 1). Il est clair que les dépôts ont généralement augmenté au cours de la période, atteignant un sommet en 1902, puis déclinant légèrement au cours des années qui précédèrent la première guerre mondiale.

140



Graphique 1. Dépôts encaissés par la Seamen's Savings Bank, 1856-1913 (en £)¹⁵

Comme la plupart des autres mesures prises par l'État, l'idée de banques spéciales pour les marins n'est pas née tout d'un coup en 1856 : elle avait déjà fait ses preuves comme un dispositif contre le marchandage utilisé par les Maisons du marin privées dans les grands ports comme Londres et Liverpool. Après 1856, ces organismes précurseurs furent intégrés dans le système du ministère du Commerce pour éviter toute confusion. Alston Kennerley a remarqué que la demande ouvrière pour des établissements bancaires était réduite à cette époque, et que les sommes inhabituellement importantes versées par certains marins à la fin de leur contrat motivaient la mise à disposition exceptionnelle de comptes à leur intention¹⁶. Les bienfaits de l'épargne participaient d'un discours bien établi sur l'amélioration du sort des gens de mer, dont un texte du *Nautical Magazine* de 1837 donne un exemple

¹⁴ Account of the Seamen's Savings Bank, 1856, HC 1857, Session 2 (259) XXV.

¹⁵ Source : Reversements annuels des dépôts effectués à la *Seamen's Savings Bank*, mandats et transferts de salaires des marins.

¹⁶ Alston Kennerley, *British Seamen's Missions and Sailors' Homes 1815-1970. Voluntary Welfare Provision for Serving Seafarers*, thèse de doctorat, South West Polytechnic (Australie), 1989, p. 86-94.

typique : « Persuadez une seule fois un marin de déposer un souverain dans une [banque], et vous aurez jeté les bases de sa réforme » ; et, plus loin : « avec un dépositaire, vous avez enregistré non seulement l'homme *mais aussi son certificat de moralité*¹⁷ ».

Le système des mandats de marins fournit encore un excellent exemple de la manière dont on adaptait aux besoins particuliers des intéressés des méthodes administratives ayant fait leurs preuves, assez prudemment dans un premier temps, puis de façon plus élaborée par la suite. Les mandats des marins ressemblaient aux mandats postaux : ils pouvaient être émis par des officiers du ministère du Commerce au moment où les marins recevaient leur paie devant eux, et étaient payables au détenteur ou à un bénéficiaire désigné. Il s'agissait de préserver l'essentiel du salaire du marin avant qu'il ne soit gaspillé dans le port, tout en fournissant un moyen de remettre l'argent à son épouse et à sa famille où qu'ils résident au Royaume-Uni. D'après un observateur, en 1859, cinq ans après l'introduction du système, ces mandats couvraient « le salaire des marins d'un manteau très protecteur », et l'influence paternelle des administrateurs sur les marins, même les moins naturellement prudents, était soulignée : « un surintendant attentif ne permettra pas à un marin, au moment de liquidation de son salaire, de prendre son argent sur le comptoir, et cela d'autant plus qu'il aura des raisons de penser qu'il est face à un homme peu porté à prendre soin de son argent¹⁸ ». De fait, les avis sur ce système étaient uniformément positifs. Inversant le sens habituel du flux des réformes entre branches du service maritime, les modalités conçues pour les marins du commerce furent données en modèle pour l'amélioration de la Royal Navy¹⁹.

Dans les années 1850 et 1860, alors que la population avait encore en tête l'effondrement du Fonds pour les marins du Commerce – Merchant Seamen's Fund –, un système de pension obligatoire qui sera étudié plus loin, la question de savoir si les marins étaient disposés ou non à volontairement s'occuper de leurs finances avait une grande pertinence, et un consensus se dégagait pour juger que le système des mandats avait stimulé l'amélioration des conditions de vie des marins et de leurs familles, même si ces mandats ne fournissaient pas

17 Master of a British Merchant Ship, commentant le livre récemment publié de John Harris, *Britannia, or the Moral Claims of Seamen*, *Nautical Magazine*, novembre 1837, Enlarged Series, n° 1, p. 734, souligné dans l'original.

18 Royal Commission on Unseaworthy Ships, vol. II : Minutes of Evidence, HC 1874 [C. 1027-II] XXXIV, p. 246 (qq. 16, 512-3 : Evidence of Frederick Duncan, Marine Superintendent at Glasgow).

19 Report of the Commissioners appointed to inquire into the best means of Manning the Navy, HC 1859, Session 1 [2469] VI, p. xli.

de ressources pour le long terme²⁰. La discussion sur les salaires et les envois d'argent poussait aussi les gens à réfléchir plus attentivement, en s'éloignant des abstractions, aux pratiques des marins quant au mariage et à l'éducation de leur famille. Le malheur des femmes et enfants de marins touchait une corde sensible et des opinions très mélangées se formèrent quant à la fiabilité des maris qui travaillaient en mer.

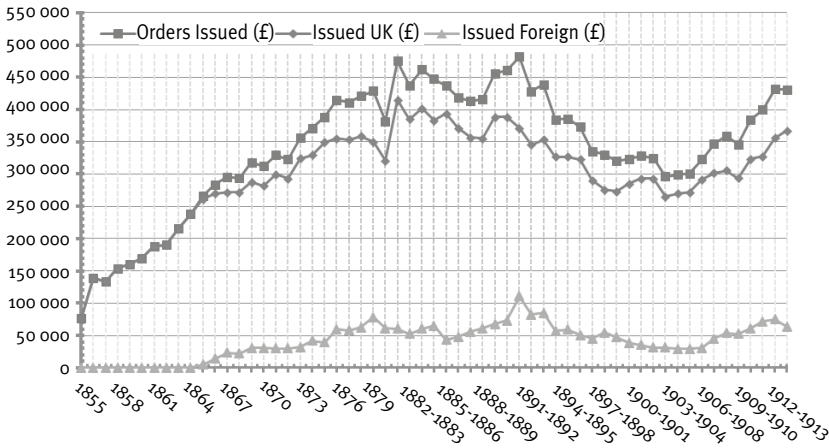
L'utilisation des mandats de marins à partir de leur création en mai 1855 est illustrée dans le **graphique 2** ci-dessous. À l'origine, ils ne pouvaient être émis que dans les ports du Royaume-Uni où leur valeur annuelle grimpa de £ 76 952 pour les sept mois de 1855 à environ £ 261 199 pour l'année finissant en décembre 1865. Durant les années 1870, la valeur des mandats émis au Royaume-Uni tomba à environ £ 300 000 à £ 350 000 par an, mais elle remonta au cours de la décennie suivante. À partir des années 1890, la valeur des mandats émis au Royaume-Uni commença à décliner régulièrement, mais pas abruptement, avant de se relever à partir de 1903. À compter de 1865, la possibilité d'émettre des mandats fut étendue aux ports étrangers où les demandes étaient traitées par les officiers consulaires britanniques. Une fois bien établi, cela ajouta en moyenne £ 50 000 à £ 100 000 à la masse des fonds transférés. Ces mandats émis à l'étranger n'étaient encaissables que dans les ports du Royaume-Uni. Pendant les mois de 1865 concernés, le système élargi engloba les ports d'Anvers, de Bordeaux, de Hambourg, du Havre, de Nantes, de Rotterdam et de Marseille, où un total de 401 mandats furent émis, d'une valeur d'un peu moins de £ 5 000²¹. À la fin de la première année entière, en décembre 1866, ces chiffres étaient respectivement de £ 847 et £ 14 000²². En 1867, les mandats émis à l'étranger le furent pour la première fois dans certains ports de la Baltique, de la Méditerranée et de la mer Noire, puis en 1872 aux Amériques, à Amoy et à Shanghai. Cette extension géographique des mandats émis en dit certainement plus long sur la demande de mandats à l'étranger que la géographie des consulats habilités. Néanmoins, il faut noter que pendant toute cette période l'immense majorité en fut émise dans les ports compris dans les limites du cabotage britannique, à savoir les ports du Continent compris entre Brest et l'Elbe.

142

²⁰ Par exemple, *ibid.*, p. 285 (q. 5561 : Evidence of John Mackenzie, shipping master at Hartlepool), 308 (q. 6073-87: H. R. Williams, accountant at the Board of Trade) ; Report from the Select Committee on Merchant Shipping, HC 1860 (530) XIII, p. xxx, 369 (q. 4288-93 : Evidence of Conrad Greenhow, Marine Superintendent at Shields).

²¹ Account of the Mercantile Marine Fund, 1865, HC 1866 (264) LXV.

²² *Ibid.*, 1866, HC 1867 (323) LXIII.



Graphique 2. Envois d'argent par mandats de marins, 1855-1914²³

Établir précisément ce que le dispositif des mandats signifiait en pratique pour les marins, et ce qu'il impliquait quant à leur prévoyance au moment du désarmement et de la liquidation de leurs salaires, n'est pas facile car il était utilisé en même temps pour des transferts d'argent liés à un autre système, distinct de celui-ci, administré par le ministère du Commerce. Certains des mandats étaient souscrits non par les marins eux-mêmes mais par les armateurs pour honorer des versements récurrents connus sous le nom d'*allotments*²⁴. Une délégation mensuelle, d'une somme ne dépassant pas normalement la moitié du salaire du marin, pouvait en effet être établie au nom d'un ami ou d'un parent lors de l'armement et de la signature des conditions d'engagement. Ces délégations étaient destinées à adoucir les difficultés des familles de marins, en leur garantissant un revenu régulier, mais elles devinrent l'objet d'une controverse rappelant le débat sur les avances²⁵.

L'origine de ces délégations dans la marine marchande est assez obscure, mais les arrangements qui existaient avant les années 1840, même privés, passèrent graduellement sous la surveillance du ministère du Commerce après cette date. Dès 1846, le formulaire du rôle d'équipage et des conditions d'engagement

23 *Orders Issued* : ensemble des mandats émis ; *Issued U.K.* : mandats émis au Royaume-Uni ; *Issued Foreign* : mandats émis à l'étranger. Source : Reversements annuels des dépôts effectués à la *Seamen's Savings Bank*, mandats et transferts de salaires des marins.

24 Report into Manning the Navy, p. 309 (q. 6101-104 : Evidence of H. R. Williams). On peut traduire *allotment* par *délégation*, terme utilisé pour les marins français de l'époque (N.d.T.).

25 David M. Williams, « Advance Notes and the Recruitment of Maritime Labour in Britain in the Nineteenth Century », dans Lars E. Scholl (éd.), *Merchants and Mariners: Selected Maritime Writings of David M. Williams*, St. John's, Newfoundland, 2000, p. 253-272.

comportait des colonnes pour enregistrer les délégations et avances sur salaires ; en 1850, cela devint obligatoire et réglementé par le ministère du Commerce ; en 1854, ces mesures furent incorporées dans la grande loi sur la Navigation commerciale adoptée la même année²⁶. Bien que la surveillance pratique fût clairement étendue aux délégations consenties par les marins, cela ne changea rien au fait qu'elles étaient accordées à la discrétion entière de l'employeur ; des réformateurs se plaignirent donc, de façon récurrente, que les armateurs refusaient de les accorder à leurs employés. On prétendait qu'une des raisons en était que les employeurs préféraient accumuler un intérêt sur les salaires en faisant fructifier, avant la fin de la campagne, la totalité du montant des salaires à verser lors du désarmement. Une deuxième réserve quant à ces délégations résidait dans la crainte qu'elles continuent à courir si les hommes désertaient, et que les armateurs subissent ainsi une perte frauduleuse²⁷.

144

Ces questions persistèrent dans le dernier quart du XIX^e siècle alors que d'autres problèmes liés aux délégations étaient apparus. Par exemple, en 1886 une révision de routine de l'*allotment note* entraîna une correspondance considérable entre le département Marine du ministère du Commerce et certains de ses surintendants locaux à propos des souffrances causées par la décision qui avait été prise qu'un délai d'un mois soit respecté avant que le premier paiement au titre d'une délégation soit versé. Le surintendant de Cardiff exposa l'affaire succinctement :

Le fait est que depuis 1854, année où la loi sur la Navigation commerciale a été adoptée, les affaires d'armement ont complètement changé. Les vapeurs sont si nombreux et les voyages effectués si vite, et toutes les conditions si changées, que la loi devrait être modifiée pour s'adapter à la situation²⁸.

Son assistant poussa l'argument plus loin, en affirmant que la mise en vigueur stricte du délai légal d'un mois serait

une calamité pour des milliers d'épouses de marins... À bord des caboteurs, dont l'équipage est payé à la semaine, les matelots et les autres membres de l'équipage se retrouvent aussi souvent chez eux que les travailleurs à terre ; ils vont et viennent si fréquemment qu'ils ont, pour la plupart, des *foyers* et des *familles*, et qu'ils ont besoin de paiements fréquents... et *rapides* de leurs salaires pour leurs proches²⁹.

²⁶ Des exemples de rôles d'équipage (*crew lists*) sont consultables auprès de The National Archives, Kew, England (TNA), BT 98 ; Mercantile Marine Act, 1850, 13 & 14 Vict., c. 94, s. 62 ; Merchant Shipping Act, 1854, 17 & 18 Vict., c. 104, s. 168-169.

²⁷ Les principaux points du débat sont résumés dans Commander R. N. [William Dawson], « British Merchant Seamen. Part III », *Fraser's Magazine*, septembre 1869, p. 386-406.

²⁸ TNA, MT 9/282, M.13582 : M. Turner, Cardiff Superintendent, to Marine Department, 27 juillet 1886.

²⁹ TNA, MT 9/282, M.13582 : Memorandum on seamen's allotments by Mr Hughes, Cardiff

Mais leurs supérieurs à Londres refusèrent de modifier la loi et proposèrent plutôt que la période entre la signature du contrat d'engagement et le premier paiement soit couverte par une avance sur salaire, situation peu satisfaisante, sur laquelle on ferma souvent les yeux jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée en 1911³⁰. Dans l'échange de 1886, le surintendant de Cardiff écrivait en outre très clairement qu'on ne pouvait compter sur les armateurs pour accorder des délégations, et il établissait une distinction entre « les hommes bienveillants et attentifs » et « une autre catégorie d'armateurs tout à fait différente³¹ ». Les employeurs disposés à les accorder utilisaient parfois des mandats pour payer les bénéficiaires, ce qui signifie que les chiffres du **graphique 2** ne représentent pas simplement les liquidations de comptes entre les marins et les commandants de navire³². Quoi qu'il en soit, par un moyen ou par un autre, la plus grande partie des sommes très considérables envoyées par mandats aboutissait effectivement entre les mains des épouses et parents des marins du commerce.

Il est significatif que pour certains observateurs les mesures émanant de l'État présentées ci-dessus, qui venaient s'ajouter aux cotisations aux amicales et organisations privées similaires, auxquelles il est certain que les marins adhéraient, mais qui ont été peu étudiées, étaient considérées comme insuffisantes pour préserver les salaires, la « moralité » et l'intégrité des marins. En 1880, après la réussite d'une expérience de deux ans tentée sur la Tamise, un dispositif de transfert des salaires géré par le ministère du Commerce fut étendu au Royaume-Uni tout entier puis, en 1894-1897, aux principaux ports continentaux inclus dans les limites du cabotage britannique : Anvers, Dunkerque, Hambourg et Rotterdam. La nouveauté de ce système consistait en ce que les marins à bord des navires de commerce britanniques en fin de campagne fussent abordés par des agents officiels alors qu'ils étaient encore à bord, avant que les marchands d'hommes ne mettent la main sur eux : on leur offrait la possibilité d'envoyer chez eux tout ce qui restait de leur salaire ; les marins qui acceptaient recevaient également un billet de train leur permettant de quitter le port directement, de manière à ce qu'ils ne soient pas livrés aux tentations des bas-fonds portuaires (*sailortown*)³³. Dans les frontières du

Assistant Superintendent, 16 juillet 1886, souligné dans l'original.

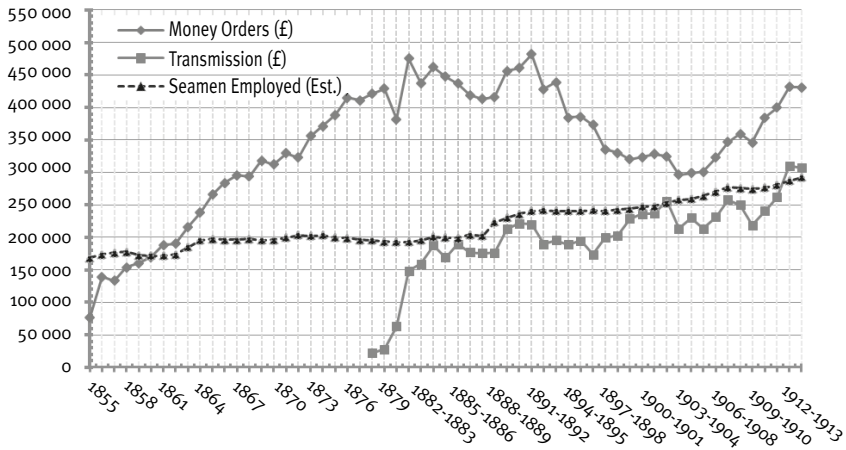
30 Merchant Shipping (Seaman's Allotment) Act, 1911, 1 & 2 Geo. 5, c. 8.

31 TNA, MT9/282, M.13582 : M. Turner, Cardiff Superintendent, to Marine Department, 27 juillet 1886.

32 Report of the Committee appointed to consider the Engagement and Discharge of British Seamen at Continental Ports within the Home Trade Limits, HC 1897 [C. 8577, 8578] LXXVIII, p. 12 (q. 389-90 : Evidence of R. Richardson, Marine Superintendent at Hull, for the extensive use of Money Orders by shipowners).

33 Le transfert des salaires est discuté plus complètement dans Richard Gorski, « Protecting British Seafarers on the Continent: The Export of Attitudes, Ideals and Systems in the Late Nineteenth Century », dans Richard Gorski et Britta Söderqvist (dir.), *The Parallel Worlds of the Seafarer* :

Royaume Uni, les transferts de salaires et les mandats étaient libres de frais et ne coûtaient donc rien aux marins. Les mandats émis de l'étranger et les transferts effectués depuis le Continent étaient taxés à trois pence la livre afin de couvrir les frais consulaires et le coût du change. Les marins se plaignirent de cet usage, qui fournissait un argument aux marchands d'hommes, si bien qu'en 1897 ces taxes furent abolies³⁴.



Graphique 3. Évolution des envois d'argent pour les marins gérés par le ministère du Commerce, 1855-1914³⁵

Le système de transfert des salaires avait un aspect plus clairement interventionniste que le système antérieur des mandats, dans la mesure où les marins étaient abordés directement. Au reste, les discussions sur ce système et sur son efficacité révèlent d'intéressants éléments sur le marché segmenté des différents modes d'épargne et d'envoi d'argent au sein de la force de travail. Les études du ministère du Commerce, pour la plupart non publiées, montrent que les équipages des voiliers au long cours étaient perçus comme le groupe le plus vulnérable, en particulier lorsque leurs salaires étaient mis en paiement sur le Continent plutôt qu'au Royaume-Uni. Cette pratique destinée à réduire les coûts fit son apparition dès les années 1890. Elle aboutissait à jeter dans les ports des hommes à qui on devait des arriérés de salaire importants, mais se trouvant souvent sans liquidités jusqu'à ce qu'on les règle – en général quelques

Ashore, Afloat and Abroad, Göteborg, Maritime Museum & Aquarium Gothenburg, 2012, p. 71-96.

34 Report on Engagement and Discharge of British Seamen at Continental Ports, p. vi et x.

35 Money Orders : mandats ; Transmission : transferts de salaires ; Seamen employed (Est.) : estimation du nombre total de marins employés. Source : Reversements annuels des dépôts effectués à la Seamen's Savings Bank, mandats et transferts de salaires des marins.

jours plus tard –, au beau milieu de « requins » qui étaient tout disposés à leur faire crédit et à leur trouver le prochain embarquement. Lorsque la fin de l'engagement survenait dans des ports comme Anvers, les circonstances dans lesquelles se trouvaient les marins étaient aggravées par le fait qu'ils étaient en terre étrangère, donc moins familiers des pièges tendus par des quartiers portuaires qu'ils ne connaissaient pas. Il y avait un fort contraste entre ces hommes du long cours et ceux du cabotage sur des lignes régulières, dont les vapeurs ne séjournaient que peu de temps dans un port, et qui étaient plus susceptibles de se réengager sur le même navire, et donc moins intéressants pour les marchands d'hommes. Une distinction plus générale séparait les officiers des hommes d'équipage, ce qui est peu surprenant : les officiers étaient considérés comme plus prévoyants et donc plus portés à épargner leur salaire et à faire des envois d'argent.

Malgré le point de vue officiel qui voulait que selon leur « type » les marins trouvassent plus d'utilité à l'un ou à l'autre des dispositifs d'envoi d'argent mis à leur disposition, on prévoyait que les transferts de salaires dépasseraient nettement les mandats, sans doute parce qu'ils seraient présentés aux marins avec un argument convaincant en faveur de l'épargne, avant que toute autre personne ne les contacte. Cette prévision se réalisa dans une certaine mesure après 1880 quand les deux systèmes commencèrent à opérer en parallèle (voir le **graphique 3**). Le système des transferts décolla rapidement, avec des reçus de plus de £ 115 000 en 1881, par comparaison aux £ 327 000 des mandats intérieurs. En 1883-1884, l'année comptable ne se terminant plus le 31 décembre, mais en mars, les transferts semblent avoir atteint leur maximum en se situant autour de £ 190 000 par an, cependant que le montant des mandats intérieurs était d'un peu plus de £ 400 000. Cet ajustement, qui se fit très rapidement, démontre soit les résultats du démarchage agressif du ministère du Commerce, soit la réceptivité des marins, soit les deux.

Il ne faut bien sûr pas oublier que dans le système des transferts l'homme et le salaire avaient tous les deux à quitter le port de désarmement, et que cela avait évidemment des conséquences sur le type de demande. Les équipages dont le port d'attache était le port de désarmement et qui voulaient leurs salaires, même si c'était simplement pour les toucher eux-mêmes, préféraient le mandat comme moyen de protection, tout comme ceux qui prévoyaient une nouvelle embauche dans le même port. En revanche, les hommes à l'engagement desquels il était mis fin ailleurs qu'au port d'attache, particulièrement à l'étranger, trouvaient le système des transferts plus avantageux. En attestent les retours détaillés de ces transferts qui montrent des reçus et des versements effectués dans les différents bureaux du ministère du Commerce au Royaume-Uni et sur le Continent, une fois que ce système y fut installé. Au cours d'une année moyenne, davantage

d'argent était reçu que versé dans les agences de Londres – Tower Hill, Poplar et Victoria Docks –, ce qu'on retrouvait dans les ports charbonniers du sud du Pays de Galles – Cardiff, Penarth et Barry. À l'opposé, la plupart des autres bureaux versaient davantage d'argent qu'ils n'en recevaient.

LES PENSIONS DE RETRAITE

148

Aussi impressionnants que fussent ces systèmes, ils n'étaient pas conçus pour une planification financière à plus long terme : les sommes mises de côté ou envoyées par les marins n'auraient pas été suffisantes pour leur fournir un revenu régulier durant leurs vieux jours. Elles étaient plutôt destinées à faire face aux dépenses quotidiennes de la vie, avec peut-être une pensée pour les périodes de chômage, de maladie, ou d'invalidité, qui excédaient la responsabilité des employeurs selon les lois sur la marine marchande. Ceux qui travaillaient en mer contribuaient autant que les travailleurs terriens au problème des « vieux pauvres ». C'était d'autant plus vrai que la navigation avait la réputation d'être un emploi pour hommes jeunes, produisant, par l'épuisement physique, un grand nombre de marins prématurément « usés » et sans ressources, ce qui renforçait l'idée que la main-d'œuvre maritime posait des problèmes sociaux particuliers.

On trouve des mesures pratiques destinées à résoudre ce problème dès 1696, quand un fonds de contributions est établi au bénéfice de l'hôpital de Greenwich³⁶. Des retenues de six pence par mois étaient prélevées directement sur les salaires des marins et elles leur ouvraient droit à une aide ultérieure dont, en théorie, pouvaient bénéficier tous les cotisants à cet hôpital. Mais, dès les années 1740, Greenwich n'accueillait presque exclusivement que les hommes de la marine de guerre ; la discrimination subie par les marins du commerce, dont les revenus étaient taxés sans prestation en retour, suscita en 1747 la création d'un nouveau Fonds pour les marins du commerce. En échange d'une cotisation supplémentaire de six pence par mois, le Fonds promettait à ceux qui la verseraient une aide en cas de naufrage ou d'invalidité temporaire contractée au cours de leur service, ainsi qu'à leurs épouses et personnes à charge. Les marins déclarés inaptes au service en mer pouvaient demander une pension qui leur serait versée jusqu'à leur décès³⁷.

Décrit dans une importante histoire générale des retraites comme « remarquablement précoce », le Fonds pour les marins du commerce a la chance d'avoir été étudié par un historien attentif comme Jon Press³⁸. Celui-ci

³⁶ Act for the Encouragement and Increase of Seamen, 1696, 7 & 8 Will. 3, c. 21.

³⁷ Act for the Relief and Support of Mariners and Disabled Seamen, 1747, 20 Geo. 2, c. 38.

³⁸ Leslie Hannah, *Inventing Retirement: The Development of Occupational Pensions in Britain*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, p. 11 ; Jon Press, « The Collapse of a Contributory Pension Scheme: The Merchant Seamen's Fund, 1747-1851 », *Journal of Transport History*,

conclut que dans l'ensemble ce Fonds a été « plutôt singulier » pour l'époque et « remarquablement réussi », même si une grande partie de son analyse porte aussi sur ses défauts et son effondrement final en 1851-1852³⁹. Beaucoup de problèmes du Fonds provenaient de sa gestion au niveau local, dans la plupart des ports d'embarquement, par des Conseils de garants, sous le contrôle d'un Conseil des gouverneurs installé à Londres. Cela avait l'avantage d'encourager une « appropriation » locale du Fonds, en introduisant des armateurs et autres notables dans son administration ; mais, à plus long terme, la décentralisation produisit de fortes variations d'un port à l'autre, y compris dans l'échelle des prestations offertes. Une partie de ces variations découlait des mouvements et de la carrière des marins eux-mêmes. Jon Press en donne un exemple intéressant dans les ports de l'Angleterre du nord-est : les jeunes hommes quittaient la région pour servir dans la navigation au long cours, puis y revenaient à un âge plus avancé, à côté d'immigrants, pour tirer parti de la stabilité et des conditions d'embauche offertes par le cabotage. En raison de la structure du Fonds, les demandes de ces hommes plus âgés arrivaient dans les ports où ils passaient leurs dernières années plutôt que dans les ports où ils avaient cotisé durant leur jeunesse, ce qui plaçait l'argent disponible dans la région de la Tyne et du Wear sous tension.

Dès les années 1830 et 1840, remarque Jon Press, des signes évidents étaient apparus que le Fonds pour les marins du commerce se débattait pour tenter de respecter ses engagements, rendant un service si modeste qu'il n'empêchait plus les marins dans le besoin d'échouer au *workhouse*⁴⁰. D'un seul coup de plume, une réforme de 1834, doubla les contributions au Fonds en redirigeant vers lui les six pence encore prélevés pour l'hôpital de Greenwich, tout en augmentant les cotisations versées par les capitaines et en mettant fin – provisoirement – à l'exemption des apprentis. Au cours des années 1840, plusieurs enquêtes parlementaires recommandèrent de nouvelles modifications pour maintenir l'équilibre du Fonds, mais peu furent suivies d'effet, et le refus du gouvernement central de le sauver entraîna sa chute par la loi de Dissolution de 1851. Selon celle-ci, le Fonds serait nationalisé sous l'égide du ministère du Commerce, les contributions obligatoires cesseraient, et un système de volontariat serait établi, qui permettrait à ceux qui avaient cotisé de préserver leurs droits à une pension, à condition qu'ils l'aient fait au moins pendant soixante mois. Les versements aux pensionnés existants se

n.s., n° 5, 1979, p. 91-104.

39 J. Press, « The Merchant Seamen's Fund », art. cit., p. 93 sq., pour ce paragraphe et le suivant.

40 Il s'agissait d'un asile pour les pauvres, à la fois hospice et lieu de travail. À partir de 1834, l'indigent qui voulait bénéficier d'une aide fut obligé d'y séjourner, dans des conditions draconiennes destinées à le décourager de vivre aux frais de la société (N.d.T.).

poursuivraient, mais aucune nouvelle pension ne devait être versée sauf si la cotisation, devenue volontaire, avait continué à être acquittée. Aucune autre forme d'aide ne devait sortir du Fonds.

L'effondrement du Fonds pour les marins du commerce créa une lacune importante dans l'accès des marins à l'assistance, car, aussi inefficace qu'il fût devenu dans les années 1840, il n'en offrait pas moins une forme d'aide à eux-mêmes et à leur famille. Les efforts pour étendre les prestations du Fonds aux veuves et personnes à la charge des marins avaient en fait contribué à sa désintégration. La décision de passer à un système de contributions volontaires donna un nouveau souffle au vieux débat sur la capacité ou la disposition des marins à prévoir leur vieillesse. À ce moment, l'impopularité du Fonds réformé après 1852 fut interprétée comme une preuve de l'imprévoyance des marins, bien que certains observateurs concédassent qu'il existait un scepticisme et une amertume compréhensibles chez les marins quant à la façon dont leurs affaires avaient été gérées⁴¹. À la fin de 1852, 26 604 pensions étaient versées par le Fonds, d'une valeur totale d'un peu moins de £ 60 000, dont 21 142 bénéficiaient aux veuves et enfants survivants⁴². Cette même année, on dénombrait un total de 3 970 officiers et 2 367 simples hommes d'équipage cotisant au Fonds ; en décembre 1854, quand la fenêtre d'opportunité pour l'adhésion au système d'assurances volontaires se referma, ces chiffres étaient respectivement de 6 634 et 4 267, soit un pourcentage très faible de la main-d'œuvre navigante⁴³.

Après 1852, le positionnement des marins quant aux pensions de retraite prit deux voies différentes. La première consista à être inclus dans le champ des réformes mettant sur pied l'assistance universelle du début du vingtième siècle ; la seconde à en appeler à des avantages spéciaux ou supplémentaires au nom de leurs conditions de travail particulières. Chacune représente un vaste sujet et ni l'une ni l'autre ne peuvent être traitées dans leur plénitude ici, mais on peut dire que, malgré le démantèlement du Fonds pour les marins du commerce, un attachement très fort à l'idée de systèmes nationaux obligatoires pour les marins âgés ou invalides se perpétua.

L'essence de ce débat prolongé se trouve sous une forme concentrée dans l'enquête de 1859 sur les ressources humaines de la marine de guerre⁴⁴, dans laquelle le service dans la marine marchande figurait comme source de recrutement pour la réserve navale de la Royal Navy que l'on se proposait de

41 J. Press, « The Merchant Seamen's Fund », art. cit., p. 101.

42 Account of Receipt and Expenditure under the Seamen's Fund Winding-up Act, 1851-52, HC 1852-53 (823) XCVIII, p. 13.

43 *Ibid.*, p. 7 ; Account of Receipt and Expenditure under the Seamen's Fund Winding-up Act, 1854, HC 1854-55 (222) XLVI, p. 1.

44 Il s'agissait de faciliter la montée en puissance des forces navales en cas de guerre (N.d.T.).

créer. Ayant entendu de nombreux témoignages sur le caractère et les habitudes des marins, et beaucoup d'arguments autour des propositions évoquées plus haut, les commissaires conclurent dans leur rapport que le seul système de pension réaliste était le volontariat, qui servirait d'incitation à devenir réserviste de la Royal Navy ; ils souhaitaient que ce système fût rendu encore plus attractif par l'accès privilégié à l'hôpital de Greenwich. Cet avis était émis malgré le fait qu'un argumentaire en faveur d'un fonds obligatoire eût été « vigoureusement » et « efficacement » développé⁴⁵. Un contre-argument fut présenté dans un rapport minoritaire substantiel par William S. Lindsay, armateur bien connu et écrivain prolifique sur les questions maritimes. Lindsay reconnaissait que le Fonds pour les marins du commerce avait été un « échec complet » et se prononçait en principe pour le « volontarisme » mais, « connaissant le caractère des marins », il les considérait comme un cas spécial :

J'admets qu'il y a quelque chose de répugnant pour le ressenti du marin, et, en fait, pour celui de tous les Anglais, dans le mot 'obligatoire', appliqué à la gestion de ses propres affaires ; mais, dans la pratique générale, ce qu'on appellerait une obligation, si elle était entreprise par le corps législatif, est déjà un acte volontaire effectué avec enthousiasme par de larges masses de gens. Il n'existe guère de métier qualifié dans ce royaume dont les membres n'ont pas formé une société avec pour objet, au moyen de souscriptions périodiques, d'assurer une pension ou un paiement dans la maladie ou la vieillesse. Prise individuellement ou nationalement, chacune de ces institutions mérite d'être félicitée au plus haut point. On en est généralement d'accord, et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il est du devoir de l'État de prendre l'initiative d'aider ceux qui, en raison de leur vocation particulière, sont incapables de mettre sur pied de telles institutions.⁴⁶

Lindsay n'était pas le seul de cet avis. Des propositions aussi nombreuses que diverses furent faites pour le rétablissement du Fonds pour les marins du commerce, avec pour but commun d'alléger la détresse des marins, de lutter contre leur imprévoyance, et d'attacher ces hommes plus fermement à la marine marchande britannique et à la Réserve de la Royal Navy après sa création en 1859. Certains des auteurs prenaient en compte les systèmes d'épargne et d'envoi d'argent discutés plus haut, et admettaient qu'ils révélaient une « amélioration » chez les gens de mer ; mais, comme Lindsay l'avait exposé en 1859, cela ne diminuait pas la responsabilité de l'État de veiller sur ceux qui ne voulaient pas ou ne pouvaient pas s'occuper d'eux-mêmes.

⁴⁵ Report into Manning the Navy, p. XIII et XVI-XVII.

⁴⁶ *Ibid.*, p. XXVIII-XXIX.

Les appuis à un système de pension pour les marins, sous une forme ou sous une autre, provenaient de groupements d'intérêts divers de l'activité maritime, de philanthropes travaillant avec les gens de mers et de lobbyistes conscients de l'importance stratégique des marins britanniques comme recrues potentielles de la Marine royale⁴⁷. Un de ses défenseurs les plus opiniâtres fut le capitaine E. B. Hatfield, dont la campagne en faveur d'un fonds de pension obligatoire encadré par l'État dura plus de trente années⁴⁸. Finalement, les idées de Hatfield se concrétisèrent dans un Fonds national d'assurance et de prévoyance pour les marins britanniques qui obtint un soutien significatif de la part d'armateurs et d'officiers, mais qui resta sans suite et fut dépassé par les transformations plus fondamentales du système de couverture sociale de la Grande-Bretagne.⁴⁹ Par ailleurs, Hatfield manifestait une certaine naïveté en croyant que les armateurs et les marins se rassembleraient pour fonder une « union » mutuellement bénéfique, surtout dans le climat âpre du début des années 1890. En témoignent ses commentaires sur une version de son plan destinée au grand public, en date de décembre 1889, qui n'auraient guère plu aux marins syndiqués :

J'entends qu'on a prétendu que le nouveau Syndicat des matelots et chauffeurs a dérangé le plan des armateurs pour l'établissement d'un fonds national au bénéfice des gens de mer et de leurs familles, et d'autres formes d'aide aux marins en détresse ou âgés. S'il s'avérait que le syndicat, ou certains de ses membres, ont eu un rôle d'obstruction à l'établissement d'un tel fonds, alors cela m'apparaîtrait comme l'acte le plus mauvais et le plus dépourvu de cœur que les marins britanniques aient eu à subir.⁵⁰

Le projet en question n'était pas celui de Hatfield, mais une tentative sans lendemain de faire adopter une loi par le Parlement en vue d'établir un fonds de pension par cotisations obligatoires pour les veuves et orphelins des marins du commerce perdus en mer. Des projets dans ce sens furent soumis en 1887 et

47 Voir par exemple : Select Committee to inquire into Constitution of Board of Admiralty, and General Effect of System on Navy, HC 1861 (438) V, p. 596-598 (q. 5,570-73, 5,579 : Evidence of Capt. B. J. Sullivan) ; Royal Commission on Unseaworthy Ships, HC 1874 [C. 1027-II], p. 515 (Appendix LXXV : Report of the Liverpool Committee of Inquiry into the Condition of our Merchant Seamen, 1870) ; Thomas Brassey, *How Best to Keep Up and Improve the Seamen of the Country: A Lecture Delivered at the United Service Institution*, London, Harrison and Sons, 1876, p. 12 ; Rev. Charles Griffiths, *Numerical Decline of British Seamen*, Birmingham, Moody Brothers, 1876, p. 7-8 ; Edward W. Matthews, « Perils Afloat and Ashore », *The Times*, 31 janvier 1890.

48 Royal Commission on Unseaworthy Ships, p. 316 (q. 17,836-8) ; E. B. Hatfield, *The Seven Heads and Ten Horns of the Mercantile Marine*, Liverpool, Courier, 1874, p. 11.

49 *Liverpool Mercury*, 30 avril 1886. TNA, MT 9/399, M.4143/1890, M.9894/1891, M.4099/1891 ; TNA, MT 9/661, M.635/1901.

50 TNA, MT 9/399, M.4143/1890.

1888 ; effectivement, ils suscitèrent l'opposition des organisations ouvrières⁵¹. Au Congrès des syndicats – Trade Union Congress – de septembre 1888, il fut décidé de dénoncer ce projet de loi comme une mesure « sans la moindre nécessité » qui « détruirait » « le respect de soi et l'indépendance » des gens de mer. Plus généralement, il fut également perçu comme une « nouvelle tentative de système national d'assurance destiné à détruire l'organisation des mutuelles⁵² ». Un des parlementaires qui avaient soumis le projet se rappela par la suite qu'alors que les armateurs avaient été disposés à cotiser à la même hauteur que leurs employés, « les auteurs du projet furent brûlés en effigie » dans le Sunderland, un foyer du syndicalisme marin⁵³. C'est bien la preuve de la sensibilité croissante des syndicats et autres associations ouvrières à l'accusation que leurs membres étaient incapables de se prendre en charge eux-mêmes et leurs familles. Après 1890, les efforts délibérés de regroupement des armateurs pour briser les syndicats intensifièrent cette hostilité, et on peut noter que parmi les avantages offerts à ses propres marins, recrutés à la condition d'être « libres », la Fédération des armateurs – Shipping Federation – offrait des aides financières en cas de décès ou de maladie. Elle examina bien un système de pension sur le modèle de celui que les compagnies de chemin de fer offraient, mais elle le rejeta au motif qu'il s'agissait d'un « projet trop vaste et trop compliqué⁵⁴ ».

L'introduction du système national de pension pour les marins se heurta également à l'opposition du ministère du Commerce. C'est particulièrement clair dans un rapport sur les ressources en marins du commerce présenté en 1886 à la Commission royale sur les pertes de vie en mer. Ce rapport commentait les diverses réformes soumises au ministère du Commerce au fil des années. On y trouvait des remarques très révélatrices sur les pensions. Le Fonds pour les marins du commerce d'avant 1851 était présenté comme une sorte de « compensation » destinée aux marins – bien qu'ils aient à la payer – au titre du service qui pourrait leur être demandé en cas de guerre, et non comme « une incitation au commerce ». Or, en raison de la création de la Réserve de la Royal Navy, ce service général ne pouvait plus concerner l'ensemble des marins, puisqu'il existait plus de 17 000 réservistes jouissant d'une prime annuelle accompagnée de droits à pension. Dès lors, dans l'opinion du ministère du Commerce, les marins du commerce avaient une « relation à l'État qui est exactement la même que celles des autres personnes ». Il s'agissait là non seulement d'une défense prévisible de la non-intervention, renforcée

51 Bill for providing Pensions for Widows, Orphans and Dependent Relatives of Merchant Seamen, HC 1887 (382) IV, 1888 (237) V.

52 *Liverpool Mercury*, 10 septembre 1885.

53 *The Standard*, 22 août 1891.

54 *The Times*, 14 avril et 8 mai 1891.

par les nombreux problèmes pratiques de la mise en œuvre d'une pension pour les marins, mais aussi d'une déclaration frappante que ceux-ci ne pouvaient se prévaloir d'aucun droit particulier face à la nation⁵⁵. Après avoir entendu de nombreux témoignages en faveur des pensions obligatoires, les commissaires conclurent en 1887 qu'on n'avait proposé aucun projet financièrement viable⁵⁶.

En fin de compte, la question des pensions de vieillesse pour les marins fut résolue, du moins en partie, par les vastes réformes de la politique sociale du début des années 1900⁵⁷. En bref, la loi sur les Pensions de 1908, malgré certaines mises en garde, fournit des pensions d'État sans cotisation aux personnes de plus de soixante-dix ans. Les activités professionnelles passées n'entraient pas en ligne de compte dans l'attribution de ce droit, bien qu'il fût conditionné à une vérification du niveau des revenus et du statut, voire du sérieux de la personne. Par la loi sur l'Assurance Santé nationale de 1911, un système d'assurance obligatoire fut établi pour toute personne employée entre seize et soixante-dix ans ; il visait à traiter les causes de la paupérisation – la maladie, l'invalidité et le chômage – qui, selon les termes de Sidney Buxton, « frappaient directement l'individu, avec une force écrasante, qu'il ait été prévoyant ou imprévoyant⁵⁸ ». Les coûts devaient en être partagés entre les travailleurs, les employeurs et l'État.

L'administration de l'Assurance nationale était très complexe et décentralisait une grande partie du travail vers des Sociétés d'assurance agréées, supervisées et soumises à audit par les Commissaires à l'Assurance. C'est là que la position particulière des marins au titre de la législation en vigueur sur la marine marchande créa effectivement des difficultés à leur intégration dans la réglementation générale. À mesure que le projet d'assurance nationale progressait au Parlement en 1911, les représentants des armateurs sollicitèrent du gouvernement un traitement spécial au nom de l'argument bien connu que la navigation était un secteur économique particulier, doté d'une main-d'œuvre non moins particulière, et qu'en tant qu'employeurs ils subissaient déjà le fardeau de responsabilités exceptionnelles concernant la santé et le bien-être de leurs équipages⁵⁹. En novembre, après de dures tractations, un compromis

55 Report on the Supply of British Seamen, Number of Foreigners on British Merchant Ships and on Crimping by the Assistant Secretary to Board of Trade, HC 1886 [C. 4709] LIX, p. 18.

56 Royal Commission on Loss of Life at Sea Final Report, HC 1887 [C.5227] XLIII, p. 28 ; voir aussi p. 102 (q. 15,266-75 : Evidence of W. Andrew), p. 139-140 (q. 16,381-95 : Sir T. Brassey), p. 191-192 (q. 17,748-57 : W. H. Raeburn), p. 226 (q. 18,509-35 : J. H. Beazley), p. 238-239 (q. 18,853-60 : J. H. Wilson).

57 Old Age Pensions Act, 1908, 8 Edw. 7, c. 40 ; National Health Insurance Act, 1911, 1 & 2 Geo. 5, c. 55.

58 Buxton était président du Board of Trade. Parliamentary Debates, 1911, n. 26, col. 271.

59 *The Times*, 20 juillet 1911. Voir Richard Gorski, « Employers' Liability and the Victorian Seaman », *Mariner's Mirror*, n° 95, février 2009, p. 62-75.

fut trouvé qui satisfaisait toute les parties concernées. De ces négociations sortit une solution habituelle au « problème » des marins : la création d'un organisme distinct, la Société d'assurance nationale des gens de mer, chargée de leurs besoins particuliers. Par une distinction assez arbitraire, des arrangements différents furent mis en place pour ceux engagés dans le cabotage et pour ceux servant au long cours, parce qu'on estima que les formes d'embauche de ce dernier étaient notoirement spécifiques.⁶⁰

En vertu de la loi de 1911, les Sociétés agréées chargées de l'administration de l'assurance santé et du chômage furent autorisées à offrir à leurs membres des avantages excédant le minimum légal, tels qu'une prestation pour l'invalidité partielle, un taux de prestation maladie plus généreux, une prestation maternité, et le versement de pensions ou d'allocations pluriannuelles – pour compléter les pensions versées au titre de la loi de 1908 ou à d'autres titres –, mais tout cela à condition que ces sociétés soient en bonne santé financière et en excédent, et également sous réserve de l'approbation de l'État. Après un fonctionnement de quelques années, on estima que bien peu de sociétés pourraient offrir ces avantages supplémentaires, et certainement pas une pension, à l'exception possible et notoire de la Société d'assurance nationale des gens de mer en raison des contributions supplémentaires qu'elle recevait de la part des armateurs au titre des marins étrangers non-résidents servant à bord de navires britanniques⁶¹. Il s'agissait là d'un des compromis acceptés en 1911 : les contributions des employeurs pour les « Asiatiques et étrangers » non-résidents seraient versées dans un « Fonds des Lascars » (*Lascar funds*) au bénéfice des marins britanniques assurés, alors que lesdits « lascars » ne cotisant pas eux-mêmes n'auraient pas droit aux avantages qui en résulteraient⁶². Cet arrangement impliquait qu'aucun avantage ne pourrait être tiré de l'emploi de marins étrangers, alors que la perspective d'une pension liée à la profession exercée rendrait le service dans la marine marchande plus attractif pour les Britanniques. Pour résumer, cette législation destinée à d'autres objectifs en vint à englober l'accès à une pension

60 Memorandum explanatory of the Amendments which it is proposed to incorporate in the National Insurance Bill in regard to Seamen in the Mercantile Marine, HC 1911 [Cd. 5942] LXXIII ; *Shipping Gazette Weekly Summary*, 10 novembre 1911, p. 708 et 710. Pour en savoir davantage sur les problèmes du commerce au long cours et du cabotage, voir TNA, MT 9/943, M.2467/1912. On estimait que les marins au long cours travaillaient en moyenne 42 semaines par an, par contraste avec les 48 semaines des terriens, ce qui leur accordait néanmoins les mêmes avantages malgré des cotisations inférieures. La solution acceptée en 1911 consistait à collecter auprès des armateurs les contributions au titre des étrangers non-résidents, comme expliqué ci-dessous.

61 Report of the Departmental Committee on Old Age Pensions, HC 1919 [Cmd. 411] XXVII, p. 293 (q. 7835 : Evidence of L. G. Brock, Assistant Secretary to the Ministry of Health).

62 *Shipping Gazette Weekly Summary*, 10 novembre 1911, p. 708.

pour les gens de mer et prolongea la longue tradition des accords spéciaux pour la main-d'œuvre maritime.

En l'occurrence, la formation de la Société d'assurance nationale des gens de mer s'avéra être la source de perturbations. Il fut d'emblée difficile de constituer un Comité de gestion qui satisfît tant le ministère du Commerce, que les armateurs et les membres qui cotisaient, en particulier le Syndicat national des matelots et chauffeurs (National Sailors' and Firemen's Union, NSFU). En effet, quelques mois après les grandes grèves de marins de 1911, des tensions existaient encore que le ministère du Commerce chercha à désamorcer tout en protégeant ses propres intérêts dans la mise en place d'un système opérationnel. L'idée que les marins étaient incapables de gérer leurs propres affaires remonta à la surface. À la fin de janvier 1912, par exemple, Norman Hill exprima précisément cette conception au nom du Comité parlementaire des armateurs. Il avertit également le chef du Département de la Marine que la « coopération active » des armateurs était essentielle et qu'il serait « difficile, voire impossible, d'obtenir que des hommes par ailleurs très occupés renoncent à donner de leur temps pour ce travail s'ils ne recevaient pas en échange des pouvoirs considérables⁶³. » En même temps, le NSFU envisageait de fonder sa propre société agréée indépendante, ce qui était tout à fait possible aux termes de la loi. Dès mars 1912, ce syndicat avait déposé une demande dans ce sens⁶⁴. Une affiche du ministère du Commerce rappela qu'il n'y avait nulle intention de forcer les marins à adhérer à la Société d'assurance nationale des gens de mer. Cependant, on espérait que les « avantages supplémentaires » – encore flous toutefois – en convaindraient un grand nombre d'adhérer⁶⁵.

Il est clair que la Société d'assurance nationale des gens de mer n'exauça pas les espoirs qu'elle portait de conduire une majorité des marins du commerce vers un système unique de contributions sociales. Les complexités bureaucratiques pour la collecte et la comptabilité des paiements étaient immenses, comme le montrèrent des rapports parlementaires successifs⁶⁶. En 1918, des modifications significatives furent apportées à cette loi, de sorte que les revenus du « Fonds des Lascars » furent confiés à la gestion de représentants choisis au-delà de la Société d'assurance

63 TNA, MT 9/943, M.8355/1912 : Norman Hill to Sir Walter Howell, 31 janvier 1912 ; voir aussi M.1468/1912 et M.2685/1912.

64 TNA, MT 9/943, M.8601/1912 : Mr Schuster, National Health Insurance Commission, to Sir Walter Howell, 23 mars 1912; and reply by Howell to Schuster, 26 mars 1912.

65 TNA, MT 9/943, M.8600/1912 : Draft poster on Seamen's Insurance Society, mars 1912.

66 Par exemple, National Health Insurance (Mercantile Marine), (Collection of Contributions) Regulations (England), 1912, HC 1912-13 (216) LXXVII, p. 3 ; Report for 1913-14 on the administration of the National Insurance Act, Part I. (Health Insurance), HC 1914 [Cd. 7496] LXXII, p. 204-205 ; Report on the administration of National Health Insurance during the years 1914-17, HC 1917-18 [Cd. 8890] XVII, p. 94.

nationale des gens de mer, d'autres sociétés composées largement de marins ayant vocation à être représentées aux côtés des armateurs. Ce « Fonds spécial pour les gens de mer », comme on l'appela désormais, était destiné à alimenter un système d'allocations élaboré par le Comité de gestion qui avait été reconstitué⁶⁷.

En 1926, l'histoire difficile de la Société d'assurance nationale des gens de mer fut exposée devant une Commission royale sur l'assurance santé nationale. Dans leur rapport, les commissaires faisaient remarquer que le système de 1911, qui avait décidé que tous les marins du long cours seraient « rangés à part » dans une société unique, avait échoué en raison des « opinions opposées des dirigeants des différents intérêts concernés⁶⁸ ». Au lieu de cela, 100 000 marins s'étaient assurés dans 1 600 sociétés et branches différentes. La Société d'assurance nationale des gens de mer en comptait environ 40 000 et le NSFU 20 000 ; en outre, des problèmes « insurmontables » de rivalité existaient entre ces deux sociétés. Les marins au long cours étaient définis comme « une catégorie difficile à gérer », comme en attestait leur « indifférence » aux appels à cotisation et les « pertes » d'argent qui en résultaient. Le rapport n'alla pas jusqu'à recommander l'amalgame obligatoire de tous les gens de mer dans une seule société d'assurance, mais il exprima le souhait que cela se produisît par l'initiative privée. À cette date, le « Fonds spécial » était apparemment utilisé pour verser des pensions pour service de longue durée aux hommes ayant entre soixante-cinq et soixante-dix ans qui appartenaient à une société agréée. Il avait été expliqué et accepté que cette procédure n'allait pas assez loin puisque des marins dont la carrière avait été interrompue pour une raison ou une autre cessaient d'être membres d'une société avant d'atteindre l'âge de versement des pensions, et perdaient en conséquences leurs droits. On se demandait également comment concilier cette pension spéciale pour gens de mer avec la pension de l'État pour laquelle il avait été décidé que l'âge d'ouverture des droits serait avancé à soixante-cinq ans⁶⁹. En 1931, le « Fonds spécial » reçut le titre de Fonds de pension royal des gens de mer et, après des « négociations prolongées », il offrit des pensions modestes aux gens de mer dès soixante-cinq ans, sur la base de points, de manière à distinguer entre les postulants en fonction de la durée et de la nature de leur service⁷⁰.

67 National Health Insurance Act, 1918, s. 27. 7 & 8 Geo. 5, c. 62.

68 Report of the Royal Commission on National Health Insurance, HC 1926 [Cmd. 2596] XIV, p. 226.

69 Widows', Orphans and Old Age Contributory Pensions Act, 1925. 15 & 16 Geo. 5, c. 70 ; Parliamentary Debates, 1926, n° 193, col. 38.

70 Royal Commission on Unemployment Insurance, Final Report, HC 1931-32 [Cmd. 4185] XIII, p. 210 ; Twelfth Annual Report of the Ministry of Health, 1930-1931, HC 1930-31 [Cmd. 3937] XIV, p. 219.

Nous avons essayé dans cet article d'examiner les principales initiatives mises en place pour améliorer la sécurité financière des gens de mer britanniques sur une longue période pendant laquelle le secteur de l'armement et la société en général ont connu d'importants changements. Il est clair que, dans le cadre des principes dominants du moment, et parfois malgré ces derniers, beaucoup d'efforts furent déployés pour l'assistance aux marins et à leur famille, et que les réponses aux systèmes qui en découlèrent furent généralement positives. La première de ces deux affirmations s'appuie sur les recherches qui ont été menées. Il nous est permis cependant de nous demander si les historiens ont réellement mesuré l'épargne et les envois d'argent des gens de mer. Au-delà, le constat de cet engagement ne remet-il pas en cause les attitudes courantes à l'égard des marins à cette époque ? Les observateurs et dirigeants intelligents se rendaient compte que la main-d'œuvre maritime, comme tout groupe d'une certaine ampleur, n'était pas homogène, ne se conformait strictement à aucun des stéréotypes la concernant, et changeait en réaction aux besoins et priorités du secteur de l'armement. Rien de cela ne résolvait le problème des secours à ceux qui étaient vraiment aussi misérables que ceux décrits par Octopus en 1875 :

Ainsi se passe sa vie, et quand surgit la vieillesse, il est sans abri, un être sans lien et abandonné, sauf par l'asile ou l'hôpital. Il a certes mené une vie de dur labeur, gagné son pain comme un cheval, pour le dilapider comme un simplet, mais quand vient l'heure de mourir, il a trimé et tiré sur la corde, mais négligé de rassembler ses gains dans l'étable⁷¹.

Pour traiter de l'imprévoyance du « marin », la question de l'encouragement et de la contrainte ne pouvait être évitée, ce à quoi s'ajoutait une matrice particulière de considérations communes à la plupart des questions sociales maritimes, qui nourrissait le débat et faisait qu'il était pratiquement plus simple et politiquement plus acceptable de rester prudent. Les mécanismes d'envoi d'argent et les caisses d'épargne posèrent quelques problèmes administratifs, mais ils laissèrent aux marins en tant qu'individus une certaine responsabilité, tout en leur offrant les moyens de « s'améliorer ». Les systèmes de pension nationaux ont transféré une partie de cette responsabilité vers l'État et le patronat maritime, mais cela portait atteinte à la maxime largement acceptée qu'un « tout petit peu de prudence volontaire vaut beaucoup mieux qu'une grande masse de prudence obligatoire⁷² ». L'entreprise maritime commerciale

71 Octopus [pseud.], *How Ships are Lost, and Why so Difficult to Man them with Seamen*, London, J. D. Potter, 1875, p. 5.

72 Report from the Select Committee on Merchant Shipping, HC 1860 (530) XIII, p. 505 (q. 5749 : Evidence of Thomas Farrer, Assistant Secretary at the Marine Department, Board of Trade).

et son personnel furent soumis à une législation intrusive, mais il y avait des limites à ce que celle-ci pouvait obtenir.

Il est dans la nature même de ce tour d'horizon de révéler que de la recherche supplémentaire doit être menée sur chacun des systèmes présentés dans cet article. Il suggère aussi des questions plus larges qui méritent réflexion. Il est crucial de savoir dans quelle mesure les familles de marins échappaient à la pauvreté, car les flux d'argent entrevus ici ne suffisent pas à eux seuls à démontrer d'importantes avancées sur ce front. Significatif sans doute, à cet égard, a été le recours à une philanthropie privée ciblant plus particulièrement les gens de mer et leurs familles⁷³. Là où toutes les autres méthodes avaient échoué, le recours aux secours paroissiaux ou au *workhouse* appelle notre attention, tout comme l'emploi de pratiques criminelles.

Pour en revenir au cadre plus étroit de l'épargne et des pensions, tous les systèmes présentés ici impliquaient l'État, en particulier l'infrastructure mise à disposition par le ministère du Commerce et ses agences locales après 1850. Cela soulève la question importante mais difficile de savoir comment les marins et leurs familles se prenaient en charge eux-mêmes, par le biais d'amicales ou de sociétés mutuelles, et comment les variations locales affectaient ces ressources. La recherche sur cette question pourrait stimuler un intérêt pour les relations de famille, en particulier entre les maris et leurs femmes, qui étaient si souvent nommées comme bénéficiaires des envois d'argent ou détentrices conjointes des comptes en banque. Nous avons aussi besoin d'une compréhension plus poussée que celle que nous avons actuellement des rythmes de la vie et du travail maritime, de préférence fondée sur l'analyse quantitative plutôt que sur des sources anecdotiques. Il nous faut mieux connaître les allers et retours des gens de mer, car la réalité de leurs contacts avec la vie à terre et leur famille avait des conséquences claires dans les calculs de leurs contemporains. Les avantages fournis par les employeurs méritent également d'être étudiés ; nous pouvons supposer que cela révélerait la différence d'expérience entre les officiers et les hommes d'équipage, qui a été évoquée ici, mais pas explorée.

Enfin, les mesures prises pour améliorer la sécurité financière des gens de mer, par la persuasion ou la contrainte, méritent une enquête sur une base plus vaste, comparative, car les problèmes posés par le travail en mer, tout comme les caractéristiques de l'identité du marin, n'étaient pas spécifiquement britanniques. Il est intéressant de savoir comment les pouvoirs publics ont réagi à un ensemble de questions relativement comparables : les autorités du Royaume-Uni n'ont sûrement pas été les seules à se renseigner sur les pratiques

73 Comme l'a étudié Jon Press, « Philanthropy and the British Shipping Industry 1815-60 », art. cit.

mises en œuvre dans d'autres pays, comme l'assurance santé allemande ou la Caisse des Invalides française. Il serait également important de mieux connaître la capacité des marins à se déplacer d'un régime de régulation à un autre et, ce faisant, de faire l'expérience eux-mêmes du fait que, s'ils étaient bien des « citoyens du monde », le monde pouvait être imprévisible. Il est impossible de savoir d'une manière totalement certaine si les marins les plus mobiles se souciaient plus ou moins de l'argent, de l'épargne et des pensions que d'autres travailleurs, mais il est certain qu'était important – et le reste pour eux – tout ce qui, en matière de savoir et d'expérience, était nécessaire pour la défense de leurs propres intérêts, lorsqu'ils étaient amenés à servir à bord de navires appartenant à différents pavillons.