

Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIIIe siècle

Claire Boër

► **To cite this version:**

Claire Boër. Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIIIe siècle. Tracés : Revue de Sciences Humaines, ENS Éditions, 2017, 2017 (32), p. 27-48. 10.4000/traces.6826 . hal-01727877

HAL Id: hal-01727877

<https://hal-amu.archives-ouvertes.fr/hal-01727877>

Submitted on 2 May 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.





Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle

Sea-workers: desertions and disembarkations of Provence's sailors during the 18th century

Claire Boer



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/traces/6826>

DOI : 10.4000/traces.6826

ISSN : 1963-1812

Éditeur

ENS Éditions

Édition imprimée

Date de publication : 18 mai 2017

Pagination : 27-48

ISSN : 1763-0061

Ce document vous est offert par Aix-Marseille Université (AMU)



Référence électronique

Claire Boer, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], 32 | 2017, mis en ligne le 18 mai 2017, consulté le 02 mai 2018. URL : <http://journals.openedition.org/traces/6826> ; DOI : 10.4000/traces.6826



Tracés est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle

CLAIRE BOER

En 1768, le rôle¹ de désarmement du vaisseau marchand le *Duc de Praslin* indique que le charpentier navigant Joseph Tricon est un « mauvais sujet ayant voulu désertier »². Les débarquements, c'est-à-dire les départs du navire effectués avec le consentement du capitaine ou des autorités, et les désertions – les abandons de navire sans congé et donc illégaux – sont inscrits sur les rôles d'équipage. Ces documents, sur lesquels figure l'ensemble des individus engagés dans une campagne maritime, permettent aux autorités de suivre leurs mouvements au cours des voyages. Comme les registres matricule – documents d'identification sur lesquels sont inscrits les origines, l'âge, l'apparence physique et des informations sur les embarquements de ces hommes – les rôles d'équipage permettent aux autorités de garder un contrôle sur les gens de mer. S'ils ne sont pas des contrats de travail, ces documents constituent les premiers éléments qui garantissent l'engagement du marin et en déterminent les modalités. Ils témoignent de l'emprise du pouvoir royal sur les littoraux du royaume et sur les gens de mer, ainsi que du souci de l'État pour cette main-d'œuvre stratégique, d'autant plus nécessaire à mesure que s'accroît le commerce maritime et que se multiplient les conflits sur mer au XVIII^e siècle (Haudrière, 1996 ; Le Bouëdec, 1997)³.

-
- 1 Les rôles d'équipage sont des documents administratifs sur lesquels figurent tous les individus enrôlés dans une campagne maritime, ainsi que diverses informations relatives à la campagne. On distingue les rôles d'armements, produits au départ du voyage, des rôles de désarmements. Sur ces derniers figurent les événements survenus en cours de route (mort d'un navigant, débarquement, désertion, passagers embarqués, etc.). Ils sont donc plus complets.
 - 2 Service historique de la défense Toulon (désormais SHD Toulon), 13P10-2, rôle d'équipage du *Duc de Praslin*, vaisseau de Marseille, 1768.
 - 3 Marseille est notamment autorisé à commercer avec les Antilles par lettres patentes en 1719. Sur le commerce maritime provençal voir Carrières, 1973 ; Buti, 2011.

Confronté à un manque de gens de mer, notamment en Provence et en Languedoc où ceux-ci sont estimés à quelque 10 000 individus, soit environ un cinquième des matelots et officiers marins du royaume (Le Goff, 1983), l'État va chercher à limiter leur mobilité, d'autant que les navigants semblent régulièrement échapper à son contrôle. En effet, ces « coquins » ou « libertins »⁴, qui n'hésitent pas à rompre leur engagement de travail en abandonnant leurs navires au cours de leurs voyages, paraissent toujours suspects aux yeux des autorités. En les qualifiant dans un même temps de « pauvres gens »⁵, les autorités reconnaissent néanmoins les peines de ces travailleurs. Ce n'est cependant pas tant la fragilité de l'existence et la difficulté du labeur de cette catégorie de travailleurs qui est soulignée par ces termes, mais davantage la particularité de leur statut juridique. En effet, sous l'Ancien Régime les pauvres sont ceux qui ne disposent pas des ressources relationnelles nécessaires pour s'insérer durablement dans le corps social (Cerutti, 2007). Placés dans une relation de subordination, leurs mobilités sont restreintes, à l'instar d'autres travailleurs de l'Ancien Régime, tels que les soldats (Sonkajärvi, 2011), les engagés (Stanziani, 2012), les apprentis (Mayade-Claustre, 2005), ou encore les ouvriers et les artisans (Thillay, 2002). Les navigants, qui voient leur ancrage social fragilisé par le travail de la mer et ses contraintes, peuvent être assimilés à cette catégorie du « pauvre ».

Certaines pratiques telles que le débarquement et la désertion leur permettent d'échapper aux contraintes de leur labeur. Dès lors, comment ces pratiques, qui traduisent aussi les façons dont les navigants appréhendaient leur propre activité professionnelle, ont-elles permis à ces hommes de redéfinir au quotidien les conditions de l'exercice du travail maritime au XVIII^e siècle ? Le cas des navigants embarqués sur les navires marchands provençaux durant le dernier siècle de l'Ancien Régime illustre ces formes de mobilités, et les ruptures de l'engagement au travail qu'elles traduisent.

Les travaux pionniers d'Alain Cabantous (1984) sur les mutineries et les désertions ont décrit ces pratiques pour la France de l'Ancien Régime, mais celles-ci n'ont été que peu abordées dans le cas de la marine marchande. Les abandons de navire ont surtout fait l'objet d'études portant sur les marines de guerre et les grandes compagnies de commerce anglo-saxonnes,

4 Selon les mots du commissaire des classes à La Ciotat en 1719. Archives nationales fonds Marine (désormais AN MAR) B3 260, Guérif du Coudray, *Mémoire au sujet des difficultés qu'il y a de trouver des matelots pour servir sur les vaisseaux du Roi*, La Ciotat, 1719, f^o 277-285.

5 En 1762, l'auteur anonyme d'un projet de règlement sur la marine qualifie les navigants de « pauvres gens ». AN MAR G138 n^o 14, *Règlement concernant le traitement, la police et les vivres des équipages à la mer*, du 3 août 1762.

hollandaises (Van Royen *et al.* éd., 1997 ; Rediker, 2010 ; Frykman, 2013 ; Van Rossum et Kamp éd., 2016), et françaises (Haudrière, 2005). Patrick Boulanger et Gilbert Buti ont évoqué ces comportements pour les Provençaux (Boulanger, 1980 ; Buti, 2005, 2010), mais l'espace méditerranéen est resté quelque peu délaissé. Par ailleurs, cette question n'a que rarement été abordée en lien avec l'organisation du travail maritime et la condition juridique des marins, à l'exception des travaux d'Alain Cottereau (2002) et d'Alessandro Stanziani (2014).

Les rôles d'équipage et les registres matricule permettent de questionner les façons dont les abandons de navire ont pu marquer la vie de ces hommes. Les rapports du lazaret de Marseille, dont les fonctions sont d'assurer la quarantaine des navires, des passagers et des cargaisons qui arrivent dans le grand port provençal, ainsi que les mains courantes des consulats de France à l'étranger, donnent accès à ces abandons de navire dans leurs différents contextes. La correspondance des commissaires des classes en Provence⁶ avec le secrétariat d'État à la Marine et la correspondance consulaire permettent enfin d'interroger le discours porté par les autorités sur ces comportements et de percevoir les façons dont elles ont cherché à les encadrer, selon la conjoncture.

Afin d'examiner les dynamiques des abandons de navire nous placerons la question des capacités des acteurs au cœur de la réflexion. La législation royale mise en place à partir de la fin du xviii^e siècle instaure une définition du travail maritime qui se situe à la limite entre travail libre, travail contraint et travail forcé, mais les navigants ont su élaborer des stratégies leur permettant d'améliorer leur quotidien. Les abandons de navire ont permis à ces hommes de négocier leurs conditions de vie et d'affirmer leur propre conception du travail.

Le travail maritime, entre mobilités et contraintes

De l'engagement du marin au travail contraint

À bord des navires marchands provençaux, l'équipage est généralement réduit à une quinzaine d'hommes. L'état-major est composé le plus souvent

6 Les commissaires des classes assurent le contrôle et la gestion de la main-d'œuvre maritime au niveau local. Ces administrateurs de la marine sont placés à la tête des quartiers maritimes. Ils sont sous le contrôle des commissaires ordinaires, placés à la tête de chaque département maritime, eux-mêmes subordonnés à l'intendant de la marine (en Provence, à Toulon). Les commissaires des classes sont notamment chargés de lever les marins pour le service du roi.

du capitaine, de son second et d'un écrivain, auxquels peuvent s'ajouter un chirurgien sur les navires les plus importants. Des officiers marinières – maîtres d'équipage, parfois aidés d'un contremaître ou d'un nocher – sont aussi présents pour la manœuvre. Viennent ensuite les matelots qualifiés : charpentiers, calfat, voilier par exemple et des hommes aux fonctions diverses : cuisinier, dépensier (en charge des vivres) ou encore canonnier. Les matelots, et enfin les mousses et les novices, qui sont des « apprentis » marins que l'âge et l'expérience séparent, complètent l'équipage (Buti, 2010). Ces marins se distinguent par leur niveau social et économique, mais aussi par leur travail à bord du navire. Pourtant, tous se soumettent à la hiérarchie du bord. En effet, en s'embarquant sur le navire, les marins s'engagent à louer leur force de travail durant le temps de la campagne maritime et commerciale. Le travail maritime s'apparente ainsi à d'autres formes de travail reposant sur le « louage de service », telles que le travail domestique, qui impliquent un engagement à obéir (Cottureau, 2002 ; Stanziani, 2012). Il repose sur des obligations réciproques : en échange de leur entretien par le capitaine et l'armateur, qui prennent en charge nourriture, logement et frais de maladie, les marins se soumettent à une exigence d'obéissance. En mer, temps du travail, du repos et du loisir se confondent. Placés en permanence à la disposition de leur commandant, les navigants n'ont pas de moment de non-travail bien défini. Ils sont donc contraints d'engager, en plus de leur force de travail, leur personne, et ce pour l'ensemble de la campagne maritime (Castel, 1995).

La législation royale, et notamment le service des classes instauré à la fin du XVII^e siècle, renforcent l'obligation de corps à laquelle s'assujettissent les navigants⁷. L'État, qui joue un rôle majeur dans la mise en place de ces contraintes, définit le travail de la mer comme une activité fondée sur une tension entre travail libre et travail forcé, comme l'a remarqué par ailleurs Stanziani (Stanziani éd., 2010, p. 9). L'ordonnance de la marine d'août 1681 portant sur les flottes marchandes stipule que « le matelot engagé pour un voyage, ne pourra quitter [son navire] sans congé écrit, jusqu'à ce qu'il soit

7 Instauré par Colbert en 1670-1688 dans le but de fournir à l'État la main-d'œuvre maritime nécessaire à l'effort de guerre et au commerce, le service des classes, qui se base sur une législation préexistante, renforce l'obligation de corps à laquelle sont soumis les navigants. L'État assimile les marins à des débiteurs (ici d'un temps de travail) qui peuvent être contraints par corps, c'est-à-dire réquisitionnés de force, pour servir un an sur trois sur les vaisseaux du roi (ce rythme de service est variable dans les faits). Afin de faire accepter ce système et de réduire les résistances, l'État accorde des privilèges particuliers aux gens de mer, tels que la caisse des Invalides pour les marins blessés en servant le roi, des pensions et des gratifications aux femmes et aux veuves de marins, l'exemption du logement des gens de guerre et l'exemption des poursuites pour dettes pendant la durée du service. Malgré ces contreparties des résistances ont pu naître, se manifestant le plus souvent par le biais de la désertion.

achevé & que le vaisseau soit amarré à quai, & entièrement déchargé⁸. Durant le temps de l'engagement, qui comprend des périodes passées en mer comme à terre, les marins ne peuvent quitter le navire sans congé. Autorisation écrite du capitaine ou des autorités, le congé suppose l'existence d'un rapport hiérarchique⁹. Ainsi, la principale restriction faite aux navigants est celle qui est apportée à leur mobilité. Les matelots doivent d'ailleurs porter sur eux des bulletins afin de justifier leurs déplacements, à l'instar de François Bourroubin de Cassis¹⁰. Ces bulletins, reçus lors de l'inscription sur les registres des classes, sont des instruments de contrôle et d'identification. Destinés à contrôler la main-d'œuvre et à maintenir l'ordre public, ils s'apparentent à ceux des soldats, instaurés en 1716 (Corvisier, 1968) et préfigurent les livrets des ouvriers, qui apparaissent à partir de 1776 et qui sont instaurés par lettres patentes en 1781 (Kaplan, 1979, 1989 ; Dewerpe, 2010).

Au XVIII^e siècle, la législation royale multiplie les règlements visant à contrôler davantage les mobilités de ces hommes. Un règlement royal de 1728 limite par exemple le montant des salaires qui pourront être payés aux navigants en dehors de leur port d'attache, et ce afin de décourager les débarquements à l'étranger¹¹. Une déclaration du roi du 25 mai 1730 interdit aux capitaines des navires marchands provençaux et languedociens de laisser partir leurs hommes dans les ports étrangers avant l'expiration du terme de leur engagement¹². Tandis que les débarquements sont strictement contrôlés, les désertions sont réprimées par un ensemble de dispositions pénales et coercitives. Le marin déserteur s'expose à des punitions plus ou moins lourdes : à des peines pécuniaires comme la confiscation des salaires, mais aussi à la mise en prison temporaire, aux châtiments corporels et à la condamnation aux galères dans les cas les plus graves¹³. Comme pour de

8 *Ordonnance de la Marine d'août 1681*, titre 7, *Des matelots*, art. 2, p. 170-171. Nous nous servons ici de l'édition de 1714 publiée à Paris, chez Charles Osmont.

9 À l'époque moderne le congé est « une permission d'aller de venir, de se retirer [...] [Il] se dit aussi de la permission qu'on donne à un domestique de s'absenter pour quelque temps ». Ce qui permet de renforcer la comparaison entre le statut des marins et celui des domestiques sous l'Ancien Régime. *Dictionnaire de l'Académie française*, 4^e édition, publié à Paris, chez la veuve Brunet, 1762, art. « Congé », p. 366.

10 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD 13) HD H11, registres de l'Hôtel-Dieu, *papiers personnels de M^{lle} Béraud, veuve de François Bourroubin*, bulletin de 1727.

11 AD 13, fonds de l'amirauté de Marseille, 9B5, *Règlement sur le débarquement des matelots dans les ports du Royaume et à l'étranger*, 1728, f^o 850.

12 AD 13 9B5, *Déclaration du Roi interdisant aux capitaines des navires marchands de Provence et du Languedoc de débarquer leurs matelots à l'étranger avant l'expiration du terme de leur engagement*, du 25 mai 1730, f^o 909.

13 Le marin déserteur s'expose à « rendre ce qu'il aura reçu, & de servir autant de temps qu'il s'y étoit obligé, sans loyer ni récompense ; & s'il quitte après le voyage commencé, il sera puni

nombreux autres travailleurs de l'Ancien Régime, la rupture du contrat est criminalisée. Ces punitions s'observent tant à bord des navires marchands qu'à bord des navires de guerre, mais sont appliquées avec plus de rigueur sur ces derniers (Cabantous, 1984, 1995). Les condamnations aux galères restent rares pour les marins, main-d'œuvre limitée et donc précieuse, contrairement aux soldats déserteurs, qui constituent plus de 50 % des forçats des galères durant la première moitié du XVIII^e siècle (Zysberg, 1987, p. 91).

Les débarquements et désertions comme ruptures de l'engagement

Cet ensemble de dispositions législatives et pénales contribue à définir le statut juridique du marin. Si les marins sont libres de s'engager, ils n'ont pas la liberté de quitter le travail (Hay et Craven éd., 2004, p. 26) ; pourtant, ils n'hésitent pas à abandonner leurs navires au cours de leurs voyages. Consentis ou illégaux, les débarquements des navires marquent le refus des marins de continuer la campagne maritime ; ils entraînent une rupture dans l'engagement de travail. Il faut cependant bien distinguer les débarquements, ruptures consensuelles et dont les causes diffèrent, des désertions, départs non consentis par le capitaine et les autorités maritimes.

Les raisons qui poussent les navigants à quitter leur navire sont difficiles à saisir. Les rôles d'équipage des navires marchands armés à Marseille en 1768 offrent un aperçu des logiques de ces comportements à un moment précis¹⁴. À bord de ces navires, aux équipages composés en moyenne de seize hommes, on observe environ deux débarquements et une désertion par campagne¹⁵. Ces proportions sont assez similaires à celles observées à bord des navires armés dans les ports secondaires de Provence et de Languedoc la même année, bien que les désertions y soient moins fréquentes¹⁶. L'examen de rôles d'équipage de quelques navires armés marchands durant la première moitié du siècle, ainsi que les fréquentes dénonciations des admi-

corporellement». *Ordonnance de la Marine d'avril 1689 sur les arsenaux et les vaisseaux de guerre*, publiée à Paris, chez Estienne Michallet, 1689, titre 2, *Des peines*, art. 1-4, p. 71-72.

14 Ces chiffres ne sauraient être généralisés à l'ensemble du siècle et des navigations mais permettent de questionner la fréquence de ces comportements pour cette année-là. Les rôles d'équipage des navires marchands provençaux n'ont été que peu conservés et il est difficile de construire des statistiques pour les autres périodes.

15 Moyennes calculées à partir de cent sept rôles d'équipage de navires marchands armés à Marseille en 1768, pratiquant à la fois la droiture, le grand cabotage et le petit cabotage, vers l'Amérique, le Levant, la Barbarie et en Méditerranée. SHD Toulon, 13P10-1 et 2, rôles d'équipages, 1768.

16 D'après vingt-six navires (comprenant deux cent soixante-neuf navigants) armés en Provence (hors Marseille), et huit navires (comprenant cent seize navigants), armés en Languedoc en 1768. SHD Toulon, 13P10-1 et 2, rôles d'équipages, 1768.

nistrateurs de la marine et des autorités consulaires, permettent de constater la permanence de ces comportements sur l'ensemble de la période¹⁷. Les départs des marins s'inscrivent dans une géographie précise, qui reflète les voyages de ces hommes fréquentant les grands ports de la Méditerranée et du Levant, tels que Cadix, Alexandrie ou Constantinople mais aussi les îles françaises de l'Amérique.

Les départs autorisés par les capitaines obéissent à des logiques multiples. Ils peuvent être occasionnés par une maladie ou un accident, par le retour temporaire du navire au port d'attache et le souhait du navigant de ne pas continuer le voyage, ou par l'obligation de servir à ce moment sur les vaisseaux du roi, les marins étant alors contraints de rejoindre leur quartier maritime pour effectuer ce service. Ils peuvent aussi être causés par un litige au sein de l'équipage. Les désertions, qui se produisent en majorité aux Antilles et à Marseille pour l'année 1768¹⁸, marquent régulièrement les navigations des Provençaux. Ceux-ci désertent en moyenne deux fois au cours de leur carrière durant la seconde moitié du siècle¹⁹. Ces abandons de navire ont des conséquences durables sur les trajectoires professionnelles de ces hommes qui passent environ 50 % de leur vie active en mer (Cabantous, 2007, p. 89). Facteurs de mobilité et d'instabilité, ils fragilisent leur inscription dans la société.

Le parcours professionnel du matelot marseillais Étienne Cafarra entre 1764 et 1776 permet d'observer plus en détail les ruptures engendrées par les abandons de navire, comme le montre le document suivant.

17 À bord du vaisseau marchand le *Saint-Louis*, qui voyage entre Marseille, Nantes et Cadix en 1741-1742, avec un équipage de quatorze hommes, nous observons par exemple six désertions et un débarquement sur l'ensemble de la campagne. AD 13 41E12, rôle d'équipage du *Saint-Louis*, vaisseau de Marseille, 1741-1742.

18 Les désertions à Marseille correspondent à 29 % des départs illicites observés pour l'année 1768 et à 53,5 % de ceux qui se produisent la même année aux Antilles. Ces tendances sont confirmées pour la seconde moitié du siècle par l'examen des registres matricule de ces matelots et officiers marinières inscrits dans le quartier maritime de Marseille.

19 D'après les registres matricule de soixante-dix-neuf matelots inscrits dans le quartier maritime de Marseille entre 1764 et 1789. Nous avons relevé cent soixante-cinq mentions de désertion (auxquelles il faudrait ajouter les nombreux départs qui échappent aux autorités) pour ces matelots en activité sur une période d'une durée moyenne de douze ans et six mois. SHD Toulon, 13P5-41, 13P5-43, 13P5-46, 13P5-47, matricules du quartier maritime de Marseille, officiers marinières et matelots, 1764-1775 et 1776-1788.

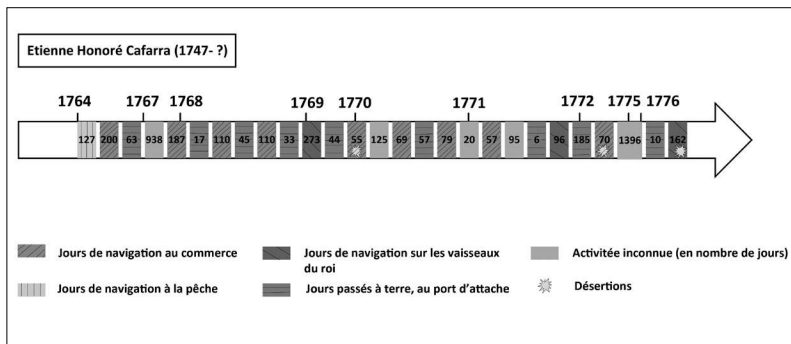


Figure 1 : Les rythmes de navigation d'Étienne Honoré Cafarra, matelot de Marseille, 1764-1776²⁰

Les deux débarquements et les trois désertions commises par ce matelot au cours de ses navigations donnent lieu à de longues périodes d'absence, durant lesquelles il se soustrait au contrôle des autorités maritimes. Il passe 34,5 % de son temps en mer (à naviguer au commerce, à la pêche et sur les vaisseaux du roi), et seulement 10 % à terre. Bien que 55,5 % du reste de son temps nous échappe, cette période n'en correspond pas moins à un moment où il reste éloigné de son port d'attache et de ses proches. La dernière désertion de Cafarra entraîne d'ailleurs une rupture définitive, celui-ci prenant la fuite à Constantinople en 1776. Nous perdons alors sa trace. Peut-être s'est-il embarqué sur un navire turc et converti à l'islam? Les nombreux cas de marins circulant entre les deux rives de la Méditerranée et changeant de religion, notamment au gré des opportunités professionnelles, permettent de soulever cette hypothèse (Bennassar, 1989)²¹.

Ces hommes qui quittent leurs navires n'hésitent pas à se réembarquer sur d'autres bâtiments, parfois étrangers, comme l'a aussi remarqué Anne Brogini (2005) dans le cas des marins maltais. D'autres choisissent de quitter le métier de marin et exercent un travail à terre, comme le fait en 1768 le novice Joseph Étienne Barthélémy, quittant son navire « pour servir de secrétaire à M. d'Amiral, consul général de France au Caire »²². Certains cherchent à rejoindre leur quartier maritime et leurs familles. Enfin, pour

20 SHD Toulon 13P5-109, registre matricule des mousses, quartier maritime de Marseille, 1760-1765 (f° 106); SHD Toulon 13P5-41 et 13P5-46, registres matricule des matelots et officiers marinières, quartier maritime de Marseille, 1764-1775 (f° 385) et 1776-1788 (f° 166).

21 C'est par exemple le cas du matelot de Bayonne Pierre Dupuis qui, débarqué à Alger suite à la prise de son navire par des corsaires barbaresques, menace son capitaine de rester à terre et de « se faire Turc ». Archives nationales d'outre-mer, 45 MIOM 4, liasse 2, Alger, 29 août 1753, f° 27-28.

22 SHD Toulon, 13P10-1, rôle d'équipage de la *Marie dite la Paix*, corvette de Marseille, 1768.

quelques-uns, le débarquement se transforme en fuite afin d'échapper au service sur les vaisseaux du roi. C'est par exemple le cas du matelot napolitain Joseph Baron, inscrit à Marseille, qui lors de la levée d'avril 1773 est « réfugié à Naples avec sa femme et sa famille »²³. Ainsi, environ 21 % des matelots inscrits dans le quartier maritime de Marseille durant la seconde moitié du siècle sont déclarés « absents sans nouvelles » suite à une désertion au cours d'un voyage. Ils échappent au contrôle des autorités maritimes et disparaissant des registres matricule²⁴.

Départs volontaires ou contraints ?

L'engagement dans le travail maritime contraint donc physiquement et moralement les marins. La désertion et le débarquement sont alors une façon de se soustraire à la surveillance des autorités et aux exigences de subordination.

Engagés « à la part » ou « au mois ou à salaire », les marins se distinguent par différents régimes d'embauche²⁵. Les salaires « à la part » sont liés aux profits réalisés pendant la campagne et sont payés au retour du voyage. Les marins, qui supportent les risques du voyage et peuvent voir leurs salaires réduits pour de multiples raisons, ne peuvent jamais être sûrs de ce qui leur sera octroyé (Stanziani, 2014). Ils ne sont en outre pas rémunérés lors des périodes d'immobilisation du navire. Les paiements « au mois », correspondant à une somme fixe et mensuelle allouée au marin, sont plus réguliers et donc peut-être plus recherchés (Buti, 2005 ; Allaire, 2015). Les marins reçoivent aussi des avances qui contribuent à les lier par la dette à leur capitaine. Bien qu'ils aient la possibilité de les rembourser, les navigants s'endettent régulièrement afin d'assurer leur subsistance quotidienne. À l'origine contractés librement, ces engagements de travail se situent bientôt à la frontière d'un travail contraint, voire forcé (Steinfeld, 1991 ; Paiva, 2005).

23 SHD Toulon 13P5-41, registre matricule des officiers-mariniers et matelots de Marseille, matricule de Joseph Baron, matelot de Naples, 1764-1775.

24 Parmi les cent un matelots inscrits dans le quartier maritime de Marseille dont nous avons reconstitué une partie des carrières durant la seconde moitié du siècle, vingt-et-un sont « absents sans nouvelles », le plus souvent après une désertion au cours d'un voyage, sans qu'on ne puisse plus les retrouver dans les registres matricule. Parmi eux cinq sont « fuyards lors de la Levée ».

25 D'autres régimes d'embauche peuvent s'observer à bord des navires. Certains travailleurs ne sont pas rémunérés : les « volontaires » sont des jeunes gens de bonne famille embarqués pour se former à la mer, mais non assimilés aux mousques ou aux novices. Se trouvent aussi des hommes « travaillant pour leur passage ». Des esclaves peuvent parfois être employés, notamment durant les voyages effectués aux Antilles (cette situation s'observe plus rarement sur les navires provençaux).

Les travailleurs de la mer, qui engagent leur force de travail et leur personne, sont en effet une ressource qui peut être réquisitionnée ou échangée par les capitaines et les autorités. Le cas des marins débarqués avec le consentement de leur capitaine – ou à son initiative – invite à poser la question des contraintes qui pèsent sur leurs choix. Placés dans un rapport hiérarchique important, ils ne peuvent pas toujours s'opposer à la décision de leur commandant. Cela a pu être le cas d'Antoine Manat qui, sommé de justifier un débarquement effectué à Venise en 1725, déclare qu'il s'est fait « avec l'agrément de Mr Le Blond consul audit lieu et pour faire plaisir au capitaine Maganon de La Ciotat commandant le navire le St Antoine qui le demanda avec insistance a son capitaine pour le piloter dans la riviere de Lisbonne dans laquelle [il] etoit pratique ». Le navigant ajoute que « n'étant qu'ecrivain a gages il n'a eu aucun commandement ny ordre a donner au capitaine [et] qu'il y a beaucoup plus perdu que gagné »²⁶. Cette déclaration orale exprime les rapports de force à l'œuvre lors des débarquements. Sans congé écrit, il est difficile pour le marin d'affirmer la légalité de son débarquement. Le capitaine doit quant à lui justifier le départ de l'un de ses hommes à l'étranger, et peut-être s'oppose-t-il à la déclaration de ce dernier ? Ainsi, au-delà de l'abandon du navire et de sa justification, cette déclaration témoigne surtout des possibilités de manipulation qui s'offrent aux navigants en l'absence de document écrit. Elle révèle aussi les façons dont ces travailleurs ont pu percevoir les obligations qui étaient les leurs. Pour que le débarquement soit consenti par le capitaine, ce dernier doit y trouver un intérêt. L'inégalité des rapports professionnels entre ces hommes et le type spécifique du contrat d'engagement – « à gage » c'est-à-dire salarié et donc loué pour un temps donné – rend difficile toute opposition lorsque le capitaine cherche à se séparer d'un marin ou au contraire à le garder à son bord. Ces situations où les navigants sont prêts à un autre équipage ne sont pas rares. Le matelot Antoine Baude, de Toulon, est par exemple débarqué « pour le céder au capitaine Beaussier de la Seine qui avoit besoin d'un homme à Gênes »²⁷. Les navigants peuvent aussi être débarqués lorsque des conflits menacent la cohésion de l'équipage²⁸. Dans l'espace clos du navire, les tensions tendent à être exacerbées²⁹. Les désaccords entre membres peuvent conduire à une recomposition de l'équipage, et à une redéfinition des rapports professionnels au cours du voyage. Forcés de jouer avec les contraintes qui pèsent sur

26 AN MAR B3 345, Poncet, *Sur les débarquements d'Antoine Manat de Marseille*, 1731, f° 239-247.

27 SHD Toulon, 13P10-1, rôle d'équipage de la *Sainte-Marie-Rose*, tartane d'Arles, 1768.

28 C'est par exemple le cas d'un matelot de Messine débarqué de son navire suite à un conflit avec le nocher. SHD Toulon, 13P10-1, rôle d'équipage de la *Souveraine*, tartane de Martigues, 1768.

29 Sur le navire comme huis clos voir Duval (1995).

eux, exercées par les capitaines comme par les autorités maritimes, les navigants ont pu chercher à s'en affranchir en abandonnant leur navire.

Les abandons de navire, révélateurs d'une autre définition du travail maritime

Les abandons de navire comme stratégie économique

Les abandons de navire s'inscrivent dans des logiques économiques. Ils peuvent relever de stratégies, conscientes ou non. Ces hommes sont capables de faire jouer la concurrence entre les capitaines afin d'obtenir de meilleurs salaires et contrats d'engagement. C'est le cas aux Antilles où les désertions sont particulièrement nombreuses, et touchent l'ensemble des navires, quelles que soient leurs origines (Meyer, 1999 ; Sauzeau, 2005 ; Frykman, 2009 ; Rediker, 2010). À bord du *senau Hardy*, armé à Marseille en 1768, comprenant un équipage de vingt-trois hommes, ce sont par exemple huit navigants qui désertent lors de leur arrivée à Saint-Domingue. Neuf hommes sont engagés en remplacement afin d'assurer le retour du bâtiment à Marseille. Ces travailleurs sont payés 150 livres tournois, pour une traversée vers la France qui ne durera pas plus de trois mois jusqu'au désarmement du navire. Parmi, les déserteurs du *Hardy*, deux matelots trouvent à s'embarquer presque immédiatement sur un autre vaisseau, le *Saint-Louis dit le Duc de Berry*, où ils sont rémunérés 160 livres tournois pour le voyage vers Marseille, alors que leur précédent salaire s'élevait à 24 livres tournois par mois³⁰. La plus-value est considérable et compense la perte du premier salaire suite à la désertion. Les désertions aux Antilles seraient-elles des stratégies économiques pensées et réfléchies par les acteurs ? La notion de stratégie renvoie tant à la détermination d'objectifs sur le long terme qu'à l'adoption des moyens et des actions nécessaires pour les mener à bien. Elle traduit des choix propres aux individus, tout comme leur capacité à les mettre en œuvre (Certeau, 1990). Les désertions massives et groupées des navigants dans les ports antillais, comme leur aptitude à négocier leur salaire pour le retour vers la France, suggèrent la connaissance que ces hommes peuvent avoir de ces possibilités et de leur capacité à les exploiter. Ils sont capables de donner de la valeur économique à leur travail et d'en tirer profit.

30 SHD Toulon, 13P10-1, rôle d'équipage du *Hardy*, senault de Marseille, 1768 ; SHD Toulon, 13P10-1, rôle d'équipage du *Saint-Louis dit le Duc de Berry*, vaisseau de Marseille, 1768.

Les abandons de navires permettent d'observer la mise en place d'une forme d'économie de la désertion, qui dépend avant tout du contexte local de l'offre et de la demande en main-d'œuvre maritime. Aux Antilles, elle est possible parce qu'on y trouve peu de marins disponibles. Les capitaines, qui ont besoin de retourner rapidement en France, n'hésitent pas à débaucher des navigants d'autres équipages et à négocier avec eux des salaires parfois très élevés afin de les prendre en remplacement³¹. Il est d'ailleurs assez facile pour ces marins de passer d'un navire à l'autre sans être repris par leur ancien commandant, et cela grâce à la complicité du nouveau capitaine (Guttoff, 2006).

Ces formes de désertion s'observent également au cours des navigations méditerranéennes. Les navigants payés « à la part », dont les conditions de rémunérations sont moins avantageuses que ceux qui sont payés au mois, n'hésitent pas à quitter leurs navires à la recherche d'une meilleure rétribution pour l'ensemble des tâches effectuées au cours du voyage (Buti, 2005). Les façons dont les acteurs perçoivent et mesurent leur propre temps de travail, en marge des régulations mises en place par l'État, sont donc au cœur des départs des navires (Maitte et Terrier éd., 2011).

Ces pratiques témoignent enfin d'une fine connaissance du marché du travail maritime. Les commissaires des classes en Provence dénoncent d'ailleurs régulièrement ces matelots qui « exigent des capitaines qui les prennent en remplacement des prix exorbitants pour ramener le navire en France »³². Cet aveu traduit en outre un renversement des rapports de pouvoir et de domination instaurés à bord du navire. L'importance de ces désertions inquiète les autorités qui légifèrent à de nombreuses reprises sur ces pratiques³³. En jouant des frontières de leur travail, les marins savent échapper à ces situations et même parfois les retourner à leur avantage.

Les départs des navires reflètent les différences entre les intérêts des équipages et ceux des capitaines. Selon la situation, ces derniers cherchent à retenir leurs hommes ou à s'en séparer. Cela peut être un moyen pour ces

31 Carl E. Swanson explique qu'en période de guerre les marins sont capables de négocier des salaires d'autant plus élevés que les hommes manquent (car ils sont réquisitionnés pour la marine militaire) et que les risques augmentent. Selon lui, dans le cas des marins britanniques, le salaire moyen dans les années 1730 s'élève à 23-25 livres sterling par mois pour les marins de la marine marchande. Mais ce salaire augmente après le déclenchement de la guerre en 1739 jusqu'à 50 livres sterling par mois pour un matelot du commerce en 1740 et 55 livres sterling entre 1745 et 1748. (Swanson, 1982, p. 123-124).

32 AN MAR B3 353, Poncet, *Sur l'Ordonnance du 23 décembre 1721 et sur les matelots qui désertent aux colonies, Marseille*, 1732, f° 178-188.

33 Par exemple AD 13, 9B6, *Règlement sur la police à observer à l'égard des matelots qui désertent aux îles de l'Amérique*, 19 mai 1745, f° 952-956; AD 13 9B6, *Ordonnance du roi sur le paiement des équipages des navires expédiés en Amérique sous escorte vaisseaux du Roi pendant les escales*, 21 avril 1746, f° 957-959.

hommes qui possèdent souvent des parts des navires qu'ils commandent de comprimer les coûts de la main-d'œuvre, comme l'a aussi remarqué Peter Earle pour la marine marchande anglaise du XVIII^e siècle (2007, p. 169). Les procédures engagées par les navigants auprès de l'amirauté de Marseille pour récupérer leurs salaires après un débarquement témoignent de la complexité des relations entre ces hommes³⁴. Ces conflits salariaux traduisent l'inégalité des rapports entre navigants. Dans ces relations triangulaires, qui mobilisent équipages, capitaines et autorités maritimes, les abandons de navire peuvent être un moyen de contester l'ordre établi.

Résistances et rapports au travail de la mer

Les départs des navires ont pu permettre à ces marins d'échapper aux mauvais traitements dont ils accusent parfois leurs capitaines. Les frères Nicolas et Joseph Dallest, matelots de Cassis, accusent en 1727 leur capitaine de « mauvaises manières et maltraitement ». Ils affirment avoir convenu avec ce dernier de ne s'engager que jusqu'à Livourne. Le capitaine change cependant son trajet et refuse de payer leurs salaires. Les deux frères décident alors de quitter le navire, mais sont arrêtés à Lisbonne par le consul de France, qui leur ordonne de retourner à bord « avec toute l'obéissance et la soumission qu'ils devoient »³⁵. S'estimant libérés de leur engagement, puisque le capitaine n'a pas respecté le contrat initial en changeant de trajet, ils désertent. Moyen de résistance ou échappatoire à une situation conflictuelle, l'abandon du navire est au cœur des rapports sociaux et professionnels.

D'autre part, les désertions des mousses et des novices permettent d'interroger le rapport au travail de ces jeunes hommes encore en formation³⁶. À l'instar des apprentis, ils apprennent un métier tout en faisant fonction de domestique (Cochard, 2012), et ne peuvent rompre leur engagement jusqu'à la fin de leur apprentissage (Mayade-Claustre, 2005). La législation

34 Les dossiers des amirautés françaises n'ont été que peu conservés. Pour l'amirauté de Marseille, seuls les dossiers du XVII^e siècle et du début du XVIII^e siècle sont disponibles. Il ne reste que quelques dossiers et fragments pour les autres amirautés provençales, ce qui rend difficile la recherche des procédures engagées par les marins contre leurs capitaines. Les conflits salariaux entre équipages marchands et capitaines, qui relèvent du droit privé et donc d'une procédure civile, peuvent être trouvés dans les registres notariés.

35 AN MAR B₃ 317, *Mémoire sur les affaires des frères Dallest, matelots de Cassis, contre leur capitaine*, Cassis, 1727, f^o 309-311.

36 L'ordonnance de la marine de 1689 stipule que dans les équipages de moins de dix hommes un jeune garçon de moins de dix-huit ans doit être embarqué à chaque voyage. Pour les équipages de plus de dix hommes, deux mousses ou novices seront pris à bord, et ainsi de suite à proportion. *Ordonnance de la Marine de 1689, op. cit.*, livre VIII, titre 1^{er}, « De l'enrollement, levée, distribution, payement et récompense des Officiers mariniers, matelots et autres gens servant sur les vaisseaux de sa majesté », art. 31. Sur les mousses voir aussi Cabantous (1993).

qui régule leurs conditions de travail participe à renforcer leur soumission au reste de l'équipage : leur mobilité est en effet encore davantage restreinte³⁷. La désertion a alors pu être une façon pour ces jeunes hommes d'exprimer un refus face à ces obligations, la volonté d'échapper à des violences physiques ou celle de renoncer définitivement à la carrière maritime. Cela a pu être le cas du jeune mousse marseillais Joseph Vincent Grégoire qui quitte son navire à Cadix en 1768, afin d'échapper à la sévère punition prévue par son capitaine, qui l'accuse d'avoir saboté des manœuvres du navire³⁸. Comme l'ont remarqué Guillaume Anglada (2014) et Thierry Sauzeau (2007), les accusations de mauvais traitements et d'abus commis par les capitaines contre leurs mousses sont fréquentes dans les sources.

Bien que nous devons être attentifs au biais des sources qui tendent à surreprésenter les situations conflictuelles, les départs des navires expriment les rapports de force qui se jouent au sein des équipages. La conflictualité peut également être un moyen pour les marins de susciter leur débarquement. Les désertions permettent alors d'éviter de plus graves violences, voire des mutineries (Cabantous, 1984). Forme de résistance ou de révolte individuelle, la désertion acquiert une dimension collective, en ce qu'elle est liée aux multiples situations de dépendance des marins à ceux qui les commandent, et révèle les façons dont ceux-ci cherchent à y échapper.

Négocié ses conditions de travail

Les abandons de navire, qui témoignent des façons dont les marins ont pu percevoir leur travail au quotidien, donnent un aperçu des manières dont ils ont pu négocier ses conditions d'exercice au XVIII^e siècle. Ces différentes pratiques sont une façon pour les marins de revendiquer un droit à la mobilité, comme celui que revendiquent les travailleurs turinois dans leurs suppliques (Cerutti, 2010). En effet, en instaurant l'obligation d'obéissance au capitaine et en criminalisant la désertion, la législation dépossède les navigants de la maîtrise de leur mobilité. Quitter le navire est un moyen

37 En 1730 une ordonnance du roi interdit aux mousses et aux novices embarqués sur les navires d'être débarqués par les capitaines dans les ports du Levant et de Barbarie, principalement en raison des risques d'apostasie auxquels ces jeunes hommes sont davantage exposés « attendu la faiblesse de leur âge ». AD 13 9B5, *Ordonnance du Roi portant qu'il ne sera laissé aucun mousse dans les échelles du Levant et de Barbarie*, du 12 octobre 1730, f° 915. Une ordonnance royale de 1732 s'adresse aussi spécifiquement aux mousses et aux novices embarqués sur les navires marchands provençaux et languedociens, pour régler leurs salaires, les conditions de leur embauche et celles de l'exercice du travail à bord du navire. AD 13 9B6, *Ordonnance du Roi concernant l'embarquement des mousses sur les bâtiments marchands des ports de Provence et de Languedoc*, 1732, f° 45-49.

38 SHD Toulon, 13P10-2, rôle d'équipage de la *Vierge de la Garde*, tartane de Marseille, 1768. Le capitaine a cherché à le remettre à un vaisseau du roi.

pour les marins d'échapper à l'autorité directe du capitaine, qui doit alors faire appel aux autorités maritimes et aux consuls pour les contraindre. L'abandon du navire apparaît donc comme un moyen pour ces hommes de garder un contrôle sur l'exercice de leur propre travail. Par là, les navigants remettent en jeu les rapports de force et de domination qui structurent l'équipage et le travail de la mer.

Volontaires, consentis, contraints ou forcés, les départs des navires ont fait l'objet de négociations entre les équipages et leurs capitaines qui, selon la situation, ont cherché à garder leurs hommes ou à s'en séparer. Ainsi, en 1757, face aux demandes de son second de rejoindre son quartier maritime, le capitaine de la tartane *Saint-Raphaël* de Saint-Tropez déclare qu'il ne peut accepter son départ : « tant à cause qu'il se trouve incommodé de la vue, que parcequ'il luy auroit été impossible de trouver un officier pour remplacer ledit Sr Lardy »³⁹. Contraints par la particularité de la situation, les deux hommes font une déclaration conjointe devant le vice-consul d'Alexandrie afin de parvenir à un accord garantissant la poursuite du voyage par l'officier. Le pouvoir du capitaine est modéré par la crainte du départ de son second. Nous ne pouvons connaître les modalités exactes de cette entente ni les éventuelles demandes de l'officier, mais les deux hommes prolongent ensemble le temps de la campagne et donc le contrat qui les lie l'un à l'autre. Ce faisant, ils redéfinissent les conditions de l'exercice du travail maritime à bord du navire. Le grade élevé occupé par le marin dans la hiérarchie du bord a néanmoins pu faciliter la négociation avec le capitaine.

Bien que l'autorité du capitaine repose sur le principe d'une obéissance absolue, les commandants doivent composer avec leurs hommes et parfois céder à leurs exigences. Le capitaine Satrat est par exemple forcé de ménager son équipage en 1785. Ayant impérativement besoin de ses hommes pour effectuer le déchargement et le rechargement du navire lors de sa quarantaine au lazaret de Marseille, il cède à leurs demandes, ces derniers réclamant notamment une meilleure nourriture. La plainte adressée par le commandant du navire au capitaine du lazaret traduit sa peur face au refus du travail⁴⁰. Le débarquement permet ainsi aux marins d'échapper aux contraintes d'un travail qui se prolonge au-delà du service du navire en mer et comprend des tâches à terre, telles que celles de la manutention de la cargaison. Le consul de France à Livourne reconnaît l'existence de

39 SHD Toulon, 1R1-8, *Déclaration du capitaine François Labord de Saint-Tropez en faveur de Vincent Louis Lardy, capitaine en second*, 1757, f° 9058.

40 AD 13 200E965, *Lettre du capitaine Satrat au capitaine du lazaret de Marseille, Pomègue*, 1^{er} octobre 1785.

cette situation, lorsqu'il déclare qu'il « faut que les capitaines aient patience et obéissent à leurs matelots »⁴¹. L'aveu de son impuissance à contrôler les débarquements révèle aussi sa crainte face à la remise en cause des rapports sociaux et professionnels qu'ils entraînent. Il ne faut cependant pas surestimer l'importance de ces formes de négociation chez des hommes soumis à de nombreuses contraintes. Au regard du pouvoir, les tentatives de négociation des acteurs restent synonymes d'insubordination, et l'aptitude à agir des marins reste limitée par l'inégalité de leurs rapports.

De la rupture de l'engagement à la définition du travail maritime

Les abandons de navire sont enfin étroitement liés à la définition du travail maritime sous l'Ancien Régime. En effet, ces situations de rupture reflètent les multiples conceptions que les marins ont pu avoir de leur activité professionnelle.

Les conflits des navigants avec leurs capitaines, les stratégies économiques ou les formes de résistance qu'ils élaborent s'articulent le plus souvent autour de la question du temps de l'engagement. C'est par exemple le cas du conflit qui oppose les frères Dallest à leur capitaine, où deux logiques se trouvent opposées⁴². Le capitaine a en effet considéré qu'une fois recruté, le matelot dont il loue la personne et la force de travail lui est lié pour l'ensemble de la campagne, quelle qu'en soit la durée. Les deux matelots ont quant à eux estimé être libérés de leur engagement dès la rupture de l'accord initial. L'absence d'accord écrit entre le capitaine et les deux frères empêche ces derniers de faire valoir leurs revendications. La législation et les autorités, favorables au capitaine, contraignent les deux hommes à l'obéissance et au travail.

Ces divergences de conceptions du travail peuvent être saisies au travers du discours des navigants lorsqu'ils cherchent à justifier leur départ du navire. Les discours déployés mettent le plus souvent l'accent sur les abus moraux ou physiques des capitaines. Les marins dénoncent « l'inhumanité »⁴³ de ces derniers qui n'hésiteraient pas, selon eux, à les violen-

41 AN AE B1 732, poste consulaire de Livourne, *Lettre du consul Bertellet*, 8 juillet 1741, f° 156-158. Je remercie Thierry Allain pour m'avoir très aimablement communiqué ce document ainsi que pour ses précieux conseils dans la rédaction de cet article.

42 AN MAR B3 317, *Mémoire sur les affaires des frères Dallest, matelots de Cassis, contre leur capitaine, Cassis, 1727*, f° 309-311.

43 Ainsi que le dit un charpentier de navire danois en 1768. Débarqué malade à Marseille, il dénonce son capitaine qui a eu « l'inhumanité de le laisser pendant deux jours privé des vivres, des remèdes et des secours ». AD 13, fonds des notaires de Marseille, 200E172, *Comparation de Daniel Leclerc, négociant de Marseille, pour le capitaine Christian Prest, au requis d'Eskeer Albredden Dick, charpentier de navire, danois, 1768*, f° 46-49.

ter, à ne pas leur donner suffisamment de nourriture ou à ne pas payer les sommes qui leur sont dues. À ces mauvais traitements supposés ou réels, les navigants opposent la nécessité du débarquement. Ce discours leur permet de construire une réalité elle-même mobilisée dans la négociation. Ainsi, ils affirment le plus souvent que le débarquement est effectué pour « envoyer du secours à [leur] famille qui en avoit grand besoin »⁴⁴. Le matelot maltais François Grec justifie quant à lui sa désertion par la nécessité de rejoindre sa famille, son père venant de mourir⁴⁵. Les navigants opposent donc au droit du travail maritime, tel qu'il est défini par la législation royale, un « bon droit » par lequel ils revendiquent leur liberté (Cottureau, 2006). Ils déplacent leurs revendications à la mobilité sur le terrain d'une lutte morale. Les abandons de navire permettent ainsi de questionner le juste et l'injuste dans l'exercice du travail de la mer. En cela, les navigants passent de pratiques essentiellement individuelles à des comportements qui expriment des intérêts collectifs et des expériences partagées (Guienne, 2011) ; ils participent ainsi à la redéfinition des règles du travail maritime et de leur application au quotidien.

Lié au statut juridique et social des marins comme à leurs conditions de vie, les abandons de navire ont joué un rôle essentiel dans la construction de leurs expériences au travail. Face aux restrictions apportées par le pouvoir royal à leur mobilité, les navigants ont cherché à se ménager un espace de liberté. Ils ont su mettre à profit les débarquements et les désertions pour améliorer leur vie quotidienne en mer et à terre. Consentis ou illégaux, volontaires ou forcés, les départs du navire au cours du voyage leur ont permis de garder une certaine maîtrise sur leurs conditions de travail. Les sentiments de justice et d'injustice exprimés par ces hommes leur sont une occasion d'opposer leur propre conception de l'engagement à la définition du travail élaborée par le pouvoir royal. Ce faisant, les marins ont pu redéfinir au quotidien les frontières et les règles collectives du travail de la mer au XVIII^e siècle.

44 AN MAR B3 317, *Mémoire sur les affaires des frères Dallest, matelots de Cassis, contre leur capitaine, Cassis, 1727*, f^o 309-311. Les commissaires des classes et des consuls de France à l'étranger mobilisent aussi ce discours. Selon eux, la présence des matelots à l'étranger peut s'expliquer par la nécessité de « soutenir leurs familles », ces hommes trouvant plus facilement à s'employer sur des navires étrangers « où ils trouvaient leur subsistance, des salaires, dont ils secouraient leurs femmes et leurs enfants ». Voir AN AE B1 746, poste consulaire de Livourne, *Lettre du consul Bertellet*, du 19 novembre 1762, f^o 139. Je remercie Thierry Allain pour ce document.

45 SHD Toulon, 1R1-12, liasse n^o 4, *Comparant de François Grec, matelot de Malte, pour être payé de ses salaires par le capitaine Negrel de La Ciotat, Alexandrie, du 1^{er} décembre 1760*.

Cette confrontation des intérêts mais aussi des sensibilités, entre membres de l'équipage, capitaines et autorités maritimes, leur ont ainsi permis d'avoir une part active dans la définition de ce travail, et par là de construire une réalité sociale et professionnelle commune.

Tous n'ont cependant pas perçu leur labeur de la même façon. La diversité des intérêts des navigants, de leurs sensibilités et de leurs perceptions du travail reflète l'hétérogénéité des équipages et les différences des statuts de ceux qui les composent. Ces comportements, qui s'observent dans de nombreuses formes de travail salarié sous l'Ancien Régime, participent à fonder une notion du travail originale, à la fois commune à de nombreux corps de métier, et particulière aux gens de mer, dont la vie est aussi marquée par les contraintes du travail de la mer et du milieu marin.

Bibliographie

- ALLAIRE Bernard, 2015, « Between Oléron and Colbert : The evolution of French maritime law until the seventeenth century », *Law, Labour, and Empire. Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, M. Fusaro, B. Allaire, R. Blakemore et T. Vanneste éd., Basingstoke, Palgrave Macmillan, p. 79-99.
- ANGLADA Guillaume, 2014, « “Enfants et jeunes gens de bonne volonté” mousses et novices en Provence au XVIII^e siècle », *Chronique d'histoire maritime*, n° 77, p. 41-48.
- BENASSAR Bartolomé et BENASSAR Lucile, 1989, *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats, XVI^e-XVII^e siècles*, Paris, Perrin.
- BOULANGER Patrick, 1980, « Salaires et revenus des équipages de navires marchands provençaux durant le XVIII^e siècle », *Provence historique*, n° 30, fasc. 122, p. 409-429.
- BROGINI Anne, 2005, *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*, Rome, Publications de l'École française de Rome.
- BUTI Gilbert, 2005, « Aller en caravane : le cabotage lointain et Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52, p. 7-38.
- 2010, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- 2011, « Marseille, la péninsule ibérique et les empires américains (1659-1793) : “Les soleils des profits se lèvent aussi à l'ouest” », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, p. 211-232.
- CABANTOUS Alain, 1984, *La vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier.
- 1993, « Apprendre la mer. Remarques sur l'apprentissage des mousses à l'époque moderne », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 40, n° 3, p. 415-422.
- 1995, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier.
- 2007, « Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer » [en ligne], *Drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona*, n° 15, p. 84-96, [URL : <http://www.raco.cat/index.php/Drassana/article/view/104719>], consulté le 1^{er} septembre 2016.

- CARRIÈRES Charles, 1973, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marseille, Institut historique de Provence.
- CASTEL Robert, 1995, *Les métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard.
- CERTEAU Michel (DE), 1990 [1980], *L'invention du quotidien*, t. I, *Arts de faire*, Paris, Gallimard.
- CERUTTI Simona, 2007, « Les "misérables" en droit italien au XVIII^e siècle », *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédures de contrôle et d'identification*, C. Moatti et W. Kaiser éd., Paris, Maisonneuve et Larose-MMSH, p. 223-242.
- 2010 « Travail, mobilité et légitimité : suppliques au roi dans une société d'Ancien Régime (Turin, XVIII^e siècle) », *Annales HSS*, vol. 65, n° 3, p. 571-611.
- 2015, « La richesse des pauvres. Charité et citoyenneté à Turin au XVIII^e siècle » [en ligne], *Appartenance locale et propriété au nord et au sud de la Méditerranée*, S. Bargagouï, S. Cerutti et I. Grangaud éd., Aix-en-Provence, Iremam, [URL : <http://books.openedition.org/iremam/3497?lang=fr>], consulté le 1^{er} septembre 2016.
- COCHARD Nicolas, 2012, « Entre soumission et initiation : le mousse dans la marine française, XIX^e-XX^e siècles », *Boucs émissaires, têtes de Turcs et souffre-douleur*, F. Chauvaud éd., Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 145-158.
- CONCHON Anne, 2009, « Le travail entre labeur et valeur : la corvée royale au XVIII^e siècle », *Cahiers d'histoire*, n° 110, p. 39-51.
- CORVISIER André, 1968, *Les contrôles de troupes de l'Ancien Régime*, t. I, *Une source d'histoire sociale. Guide des recherches*, Paris, Service historique du ministère des Armées-CNRS.
- COTTEREAU Alain, 2002, « Droit et bon droit. Un droit des ouvriers instauré, puis évincé par le droit du travail (France, XIX^e siècle) », *Annales HSS*, vol. 57, n° 6, p. 1521-1557.
- 2006, « Sens du juste et usages du droit du travail : une évolution contrastée entre la France et la Grande-Bretagne au XIX^e siècle », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, n° 33, p. 101-120.
- DEWERPE Alain, 2010, « En avoir ou pas. À propos du livret d'ouvrier dans la France du XIX^e siècle », *Le travail contraint en Asie et en Europe. XVII^e-XX^e siècle*, A. Stanziani éd., Paris, Éditions de la MSH, p. 217-239.
- DUVAL Maurice, 1995, *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, Albin Michel.
- EARLE Peter, 2007, *Sailors. English Merchant Seamen 1650-1775*, Londres, Methuen.
- FRYKMAN Niklas, 2009, « Seamen on late eighteenth-century warships », *IRSH*, n° 54, p. 67-93.
- 2013, « Connections between mutinies in european navies », *IRSH*, n° 58, p. 87-107.
- GUIENNE Véronique, 2011, « Du sentiment d'injustice à la justice sociale », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 110, p. 131-142.
- GUTOFF Jonathan M., 2006, « Fugitive slaves and ship-jumping sailors : The enforcement and survival of coerced Labour », *University of Pennsylvania Journal of Business Law*, n° 9, p. 87-116.
- HAUDRÈRE Philippe, 1996, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes.
- 2005, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes.
- HAY Douglas et CRAVEN Paul éd., 2004, *Masters, Servants, and Magistrates in Britain and the Empire, 1562-1955*, Chapel Hill-Londres, The University of North Carolina Press.
- KAPLAN Steven, 1979, « Réflexions sur la police du monde du travail, 1700-1815 », *Revue historique*, n° 261, p. 17-77.

- 1989, « La lutte pour le contrôle du marché du travail à Paris au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 36, p. 361-412.
- LALLEMENT Michel, 2008, *Sociologie des relations professionnelles*, Paris, La Découverte.
- LE BOUËDEC Gérard, 1997, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin.
- LE GOFF Timothy, 1983, « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, vol. 2, n° 2-3, p. 457-473.
- MAITTE Corine et TERRIER Didier éd., 2011, dossier « Temps de travail », *Genèses*, n° 85.
- 2014, *Les temps du travail : normes, pratiques évolutions, XIV^e-XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- MAYADE-CLAUSTRE Julie, 2005, « Le corps lié de l'ouvrier. Le travail et la dette à Paris au XV^e siècle », *Annales HSS*, vol. 60, n° 2, p. 383-408.
- MEYER Jean, 1999, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, Éditions de l'EHESS.
- PAIVA Eduardo França, 2005, « Travail contraint et esclavage. Utilisation et définitions aux différentes époques », *Cahier d'études africaines*, n° 179-180, p. 1123-1142.
- POURCHASSE Pierrick, 2006, *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- REDIKER Marcus, 2010 [1987], *Les Forçats de la mer. Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain (1700-1750)*, Paris, Éditions Libertalia.
- SAUZEAU Thierry, 2005, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles. L'exemple des marins des Classes de Marennes en Saintonge » [en ligne], *Techniques et culture*, n° 45, p. 1-22, [URL : <https://tc.revues.org/1393>], consulté le 15 août 2016.
- 2007, « Les mousses ou "garçons" et la souffrance sociale (XVII^e-XIX^e siècles) », *Histoires de la souffrance sociale, XVII^e-XX^e siècles*, F. Chauvaud éd., Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 77-86.
- SCAMMEL Geoffrey, 2000, « Mutiny in British ships, c. 1500-1750 », *Négoce, ports et océans, XVI^e-XX^e siècles*, S. Marzagalli et H. Bonin éd., Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, p. 337-354.
- SONKAJÄRVI Hanna, 2011, « Aperçu sur l'économie de la désertion dans les Pays-Bas autrichiens au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, vol. 30, n° 3, p. 49-57.
- STANZIANI Alessandro éd., 2010, *Le travail contraint en Asie et en Europe, XVII^e-XX^e siècles*, Paris, Éditions de la MSH.
- STANZIANI Alessandro, 2012, « Travail, droits et immigration. Une comparaison entre l'île Maurice et l'île de la Réunion, années 1840-1880 », *Le mouvement social*, n° 241, p. 47-64.
- 2014, *Sailors, slaves, and immigrants. Bondage in the Indian Ocean World, 1750-1914*, New York, Palgrave Macmillan.
- STEINFELD Robert J., 1991, *The Invention of Free Labor. The Employment Relation in English & American Law and Culture, 1350-1870*, Chapel Hill-Londres, The University of North Carolina Press.
- SWANSON Carl E., 1982, « The competition for American seamen during the war of 1739-1748 », *Man and Nature/L'Homme et la nature*, n° 1, p. 119-129.
- THILLAY Allain, 2002, *Le faubourg Saint-Antoine et ses « faux ouvriers ». La liberté du travail à Paris au XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Champ Vallon.
- VAN ROSSUM Matthias, KAMP Jeannette éd., 2016, *Desertion in the Early Modern World. A Comparative History*, Londres, Bloomsbury Academic.

VAN ROYEN Paul, BRUIJN Jaap Bruijn et LUCASSEN Jan éd., 1997, « *Those Emblems of Hell* » ? *European Sailors and the Maritime labour Market, 1570-1870*, Saint-Jean de Terre-Neuve, International Maritime History Association.

ZYSBERG André, 1987, *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France (1680-1748)*, Paris, Le Seuil.

