

numéro

18

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Travail et travailleurs maritimes,  
XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle :  
du métier aux représentations*

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3



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<sup>e</sup> siècle à la fin du XX<sup>e</sup>. 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<sup>e</sup> siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>**

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> SIÈCLE**

Bruno Marnot

**LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne**

*De Concarneau à la Corogne (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup>)*

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<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> -mi-XIX <sup>e</sup> siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert .....	387
--	-----

V  
COMPTES 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 &amp; 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècle :  
du métier aux représentations**



# Conditions de travail et protection sociale



## SALAIRES ET NIVEAUX DE VIE DES MARINS DU COMMERCE AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE À PARTIR DE L'EXEMPLE HAVRAIS

*Nicolas Cochard*

*Docteur en histoire, chargé de cours à l'université de Caen Basse-Normandie,  
membre associé au Centre de recherche d'histoire quantitative (UMR 6583,  
CNRS / UCBN) et au CIRTAI (UMR IDEES 6266 / Université du Havre)*

Si, en 1964, Claude Fohlen admettait que « les incidences de la Révolution industrielle sur les salaires et le niveau de vie des ouvriers ont fait l'objet d'une abondante littérature<sup>1</sup> », force est de constater que plus d'un demi-siècle plus tard le salariat maritime demeure, lui, largement marginalisé dans les ouvrages d'histoire générale et constitue dès lors un terrain de recherche à développer<sup>2</sup>. La question des salaires et du fruit du travail des « gens de mer » se situe au cœur de nouvelles perspectives de recherche. Concernant notre propos, la période considérée, qui va globalement des années 1830 à la veille du premier conflit mondial, se révèle particulièrement intéressante. En effet, il s'agit là d'une période de modernisation de la navigation sans précédent, avec les évolutions de la propulsion mais également de la constitution des navires. De nouvelles professions apparaissent, qui aboutissent à une hétérogénéité plus prononcée parmi les équipages.

Notre source majeure étant constituée des « rôles des bâtiments de commerce » du quartier maritime du Havre, nous pourrons déterminer avec précision les rémunérations des équipages, progressivement scindés entre « pont » et « machine ». Une démarche chronologique a été adoptée afin de faire ressortir le caractère évolutif et dynamique de l'univers maritime à cette époque. Ces évolutions influent fortement sur les conditions de rémunération des marins puisque l'éventail des salaires s'élargit en fonction de cette nouvelle diversité professionnelle. À partir des inscrits maritimes embarqués au Havre, nous proposons d'examiner les rémunérations des marins du commerce, à la fois au long cours et au cabotage, deux activités majeures du port à cette période. Nous voulons donc revenir sur les conditions d'existence des marins du commerce au XIX<sup>e</sup> siècle à travers l'examen

1 Claude Fohlen, *Histoire générale du travail*, t. 3, *L'Ère des révolutions (1765-1914)*, Paris, Nouvelle librairie de France, 1964, 1<sup>re</sup> partie, p. 54.

2 On pourra consulter Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhof et Élisabeth Ridel (dir.), *Gens de mer au travail*, Caen, Cahiers de la Maison de la recherche en sciences humaines, 2007.

des salaires mais également des niveaux de vie, et par comparaison avec d'autres travailleurs du même bassin d'emploi à l'époque considérée.

#### LES MODALITÉS DE RÉMUNÉRATION

114 Le chercheur qui veut restituer les conditions d'existence des gens de mer à l'époque contemporaine dispose d'une source majeure : le rôle d'équipage. Ce document administratif, rigoureusement établi, est l'acte authentique qui atteste de l'armement d'un navire et donne des renseignements sur toutes les personnes qui se trouvent à bord. Les rôles choisis pour cet article ont été retenus, après consultation de dizaines d'autres dans les archives de l'Inscription maritime, pour leur caractère révélateur de l'ensemble des rôles étudiés lors de nos recherches. Si la majeure partie du salaire est versée au désarmement du navire, une avance est fréquemment donnée afin que les hommes s'équipent avant l'appareillage. De plus, au cours d'un voyage, le plus souvent au long cours, d'autres acomptes peuvent être accordés, lors d'une escale par exemple. La consultation de nombreux rôles d'équipage nous a permis de relever les dépenses effectuées par certains matelots avec les avances consenties. Nous observons ci-dessous le cas du voilier *Diamant*, allant en 1868 à la Martinique.

Tableau 1. Dépenses sur avance des marins du *Diamant* en 1868<sup>3</sup>

Nom du matelot	Nature des dépenses	Sommes dépensées (en francs)
Adam	Tabac à fumer	5,25
	Tabac à chiquer	9,50
	Couteau	1
	Cuillère	0,05
	Savon	0,85
Bellet	Tabac à fumer	1,75
	Papier	0,25
	épingle	0,20
Populaire	Allumettes	0,15
	Couteau	1
	Pipes	0,60
Casulle	Tabac à chiquer	9,50
	Pipes	0,60
	Savon	0,85

3 Archives départementales de la Seine-Maritime (désormais AD 76), 6P6 324 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1868.



Ces quatre matelots ont perçu chacun des gages de 124 francs, du 6 juin 1868 au 8 septembre de la même année, jour où ils ont été contraints d'abandonner le *Diamant* en mer à la suite d'une avarie. Le matelot Adam, par exemple, a donc dépensé près de 12 % de son salaire pour le tabac, même si effectivement ce salaire final fut moins élevé que prévu, compte tenu de la fin prématurée de la campagne.

Pierre Gélis, marin à la retraite, rappelle l'importance des frais occasionnés par l'équipement nécessaire à la navigation, encore à la Belle Époque<sup>4</sup>. Cependant, il est à noter que le système des avances sur salaire, avant l'appareillage et aux escales, fait l'objet d'une critique constante de la part des armateurs qui doivent payer ces avances malgré l'éventualité d'une désertion avant la fin de la campagne. Le décret du 4 mars 1852 prévoit en tout cas que les salaires sont payables lors du désarmement, ce qui n'est pas dénué de risque pour la main-d'œuvre, en cas d'insolvabilité de l'armateur ; or, l'administration peine à défendre les inscrits à ce sujet. Quoi qu'il en soit, certains marins ont également une forte tendance à la dépense déraisonnée une fois à terre, et les dettes s'accroissent parfois, malgré des salaires durement gagnés.

Plusieurs dispositions ont été prises afin de protéger les familles des dépenses exagérées. Les marins peuvent, par exemple, « déléguer » en partie leur salaire à une personne de confiance à terre afin de lui garantir un niveau de vie suffisant durant l'absence. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, 20 % environ des marins ont pris cette habitude. Majoritairement célibataires, ils délèguent leur salaire à leurs parents dans 83 % des cas, les autres bénéficiaires étant des frères, sœurs ou grands-parents<sup>5</sup>. En 1868, deux matelots du *Santiago*, Yves Le Lannic, né à Paimpol en 1847, et François Baudet, né à Saint-Servan en 1821, font retenir respectivement 20 et 30 francs sur leurs gages afin de venir en aide à leur mère respective<sup>6</sup>. Plus tard dans le siècle, Charles Masclet, né le 19 janvier 1877, était marié, mais il a délégué son salaire à sa mère et à son jeune frère. On mesure par là la robustesse des solidarités familiales<sup>7</sup>.

Le versement des salaires pose parfois problème lorsque l'armateur se révèle mauvais payeur. Par exemple, la correspondance générale du bureau de l'Inscription maritime du Havre permet de constater qu'en 1893, alors que de nombreux marins sont engagés auprès des grandes compagnies de navigation, bonnes payeuses, 4 % des échanges concernent encore un problème dans le versement du salaire<sup>8</sup>. Ainsi, une lettre du bureau de l'Inscription maritime du

4 Déclaration de l'ancien matelot Pierre Gélis à Thierry Polliot dans *Le Havre Presse*, 11-23 août 1978.

5 AD 76, 6P5 303 : registre matricule des hors-service, 1895-1903.

6 AD 76, 6P6 324 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1869. Rôle 659.

7 AD 76, 6P5 231 : registre matricule des inscrits définitifs, 1881-1950.

8 AD 76, 6P4 46 : enregistrement de la correspondance générale du bureau de l'Inscription maritime au Havre, 17 juillet 1893-23 janvier 1896.

25 juillet de cette même année rappelle les obligations de Postel et fils, armateurs de l'*Édouard*, victime d'une avarie en mer :

Le 13 juillet courant, j'ai dû conformément aux ordres de l'administration supérieure, vous demander le versement d'une somme de 1 927,35 francs, montant des salaires dus à l'équipage de votre goélette *Édouard* ainsi que des frais occasionnés pour son rapatriement. En me référant à cette communication demeurée jusqu'ici sans réponse, j'ai l'honneur de vous prier, Messieurs, de vouloir bien y donner le plus tôt possible une suite favorable.

116

Seul un jugement du tribunal de commerce du 19 décembre 1893 parvient à faire payer ces armateurs ; si l'on regarde les dates fournies, on s'aperçoit que le préjudice financier occasionné par cette malveillance atteint plusieurs mois, durant lesquels les familles ne bénéficient pas des salaires justement gagnés. Loin d'être anecdotique, cet exemple permet de révéler une certaine précarité dont les gens de mer peuvent être victimes malgré eux. Cela étant, les fréquentes désertions occasionnent également des frais pour l'armateur. Les ruptures du contrat synallagmatique venaient des deux côtés.

Pour terminer ce rapide tour d'horizon des modalités de rémunération des marins et garder en tête les évolutions notables de la navigation, notons que les compagnies de navigation ou les armateurs imposent des conditions contractuelles précises. Par exemple, la compagnie des Chargeurs réunis stipule dans ses règlements que les hommes ramenés dans le port d'armement du navire n'ont droit ni à la « conduite », ni à aucune indemnité de route pour se rendre dans leur quartier maritime d'origine. De plus, l'équipage doit prendre le navire à quai lors de l'armement et ne peut quitter le navire qu'après l'amarrage à quai lors du désarmement. Ces obligations très strictes s'accompagnent néanmoins de droits à des indemnités de table lors des escales, à raison de 4 francs par jour pour l'état-major, 2 francs pour les hommes d'équipage, et 1,50 francs pour les mousses et novices. Toute absence non autorisée induit la perte de ces indemnités. Par ailleurs, la polyvalence fait alors partie des obligations contractuelles des personnels. Les grandes compagnies de navigation y voient une commodité quant à la gestion des ressources humaines, rendue beaucoup plus complexe par l'importance des effectifs à bord. Le feuillet ci-dessous, placé avant le rôle d'équipage d'un des navires de la compagnie qui vient d'être citée, résume ces conditions :

– [...] Les matelots pourront être requis pour le service de la machine et recevront dans ce cas un supplément de 50 centimes par jour et la ration allouée aux chauffeurs devant les feux.

– Les chauffeurs feront le service de chauffeurs ou de soutiers, suivant les besoins du service, videront les escarbilles et donneront la main à la manœuvre du pont, aux entrées et aux sorties du port quand ils ne seront pas de service dans la machine<sup>9</sup>.

## LES REVENUS DES MARINS AU LONG COURS

Nous examinerons ici les salaires des personnels embarqués au commerce, en passant en revue des rôles d'équipage de navires armés au long cours. Une démarche chronologique nous permettra d'examiner les évolutions de la rémunération des équipages, sur fond de mécanisation. Cela étant, s'il s'agit véritablement d'un processus de modernisation majeur, cette « mutation lente, progressive, ne s'affirme que dans le dernier quart du siècle<sup>10</sup> ». Le Havre représente un bon laboratoire d'étude des évolutions de la navigation. En effet, en 1830 le paysage du port se caractérise encore par des voiles et du bois, alors qu'à partir des années 1880 le métal s'impose et les voiles disparaissent progressivement au profit des épaisses fumées dues à l'utilisation généralisée de la vapeur, avec chauffe au charbon. Voici à présent les salaires des marins du commerce à plusieurs périodes<sup>11</sup>.

Tableau 2. Salaires mensuels de l'équipage de l'*Hirondelle* en 1834 (en francs)<sup>12</sup>

Fonction	Salaire
Capitaine	150
Second	120
Maître d'équipage	70
Cuisinier	70
Charpentier	65
Matelot	45
Mousse	25

<sup>9</sup> AD 76, 6P6 598 : rôles des bâtiments de commerce, année 1898.

<sup>10</sup> Philippe Masson, *La Mort et les marins*, Grenoble, Glénat, 1997, p. 271.

<sup>11</sup> On notera toutefois qu'afin d'éviter la redondance d'informations, les marins de grade et de solde identiques sont traités en une seule ligne dans les tableaux. De ce fait, le nombre de lignes ne correspond pas, sauf exception, à l'effectif de l'équipage. De surcroît, les salaires indiqués ne prennent pas en compte les éventuels intéressements sur les frets qui concernent, il est vrai, assez rarement les équipages. L'armateur récompense ainsi le seul capitaine, afin qu'il prenne soin de la cargaison et soit incité à atteindre les objectifs de rentabilité : c'est ce qu'on appelait le « chapeau », qui équivalait généralement à 1 % du fret brut sur les paquebots et à 4 % sur les voiliers de plus de 500 tonneaux.

<sup>12</sup> AD 76, 6P6 77 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1835. Armement du 11 juillet 1834 au 15 janvier 1835.

Ce premier tableau, qui concerne un équipage du long cours sur un navire à voile, rend compte de la hiérarchie des gains à bord d'un navire de commerce des années 1830, avec un rapport de 3,3 entre les salaires des matelots et du capitaine, et de 1,8 entre le matelot et le mousse. Soulevons dès à présent certains aspects fondamentaux pour comprendre les logiques du salariat maritime. Les salaires indiqués peuvent certes paraître bien minces une fois rapportés au nombre de jours et d'heures travaillés, ici au service du gréement, mais il ne faut pas oublier que le marin est nourri et « logé » durant le voyage. Les gains perçus sont donc nets, à plus forte raison pour les célibataires qui se contentent parfois de louer des chambres meublées le temps de leur séjour à terre, sans avoir de loyer permanent à payer. Ajoutons que le cuisinier et le charpentier obtiennent une rémunération supérieure à celle des matelots, ce qui amène à mesurer l'importance de leur rôle à bord.

Tableau 3. Salaires de l'équipage du *Bléville* en 1873 (en francs)<sup>13</sup>

Fonction	Salaires total	Avance sur salaire
Capitaine	1 440	300
Second	1 344	420
Maître d'équipage	864	180
Charpentier	768	160
Matelot	528	110
Novice	480	100
Mousse	240	50
Cuisinier	671,50	170

Ce deuxième rôle d'équipage concerne toujours un voilier long-courrier, cette fois-ci en 1873, et permet de visualiser les salaires de toutes les catégories sur l'ensemble d'un armement de 353 jours. Le gain mensuel est d'environ 120 francs pour le capitaine contre 45 pour un matelot, et l'on retrouve ensuite des chiffres proches de ceux enregistrés dans le rôle précédent, y compris pour le cuisinier. Les avances correspondent globalement à un cinquième des salaires, qu'elles aient été destinées principalement à couvrir les frais occasionnés par le départ, ou à subvenir aux besoins de la famille pendant l'absence. Avec un rapport de 2,8 entre le salaire du capitaine et celui des matelots, puis de 2,2 entre ces derniers et les mousques, on constate une réduction des écarts salariaux entre les différents grades, comparativement au rôle précédent.

<sup>13</sup> AD 76, 6P6 367 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1873. Armement du 1<sup>er</sup> octobre 1873 au 18 septembre 1874.

Le **tableau 4** est issu d'un feuillet volant placé avant le rôle d'équipage du *Caroline*, un voilier long-courrier. Il s'agit du décompte des sommes dues aux personnels embarqués en 1898 sur ce trois-mâts, désarmé au cours du voyage car déclaré « innavigable ». Si ce rôle révèle le maintien de la propulsion à voile pour le long cours à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il démontre également l'ancienneté et la vétusté de certains navires, même si beaucoup de voiliers long-courriers de l'époque étaient à coque métallique, et récents.

Tableau 4. Sommes dues aux marins de la *Caroline* en 1898 (en francs)<sup>14</sup>

Fonction	Gages mensuels	Montant des gages acquis	Retenue de 3 %	Sommes à payer	Avances
Capitaine	200	1 646,60	49,40	1 597,20	
Second	110	617,50	27,15	878,45	
Maitre d'équipage	75	452,80	18,50	599	
Matelot	55	452,80	13,60	439,20	12,60
Matelot	55	452,80	13,60	439,20	5,20
Matelot	55	452,80	13,60	439,20	21,60
Lieutenant	55	452,80	13,60	439,20	19,50
Novice	35	288,10	8,65	279,45	42,05
Novice	40	329,30	9,85	319,45	30,30
Mousse	15	123,50	3,70	119,80	
Cuisinier	70	576,30	17,29	559,01	88,60
Totaux		7 203,70	216,14	6 987,56	362,20

Au-delà de l'exemple de cette fortune de mer, on peut identifier clairement une partie du budget d'un marin au long cours en voyage. On déduit du salaire total au retour la retenue de 3 % nécessaire à l'alimentation de la Caisse des invalides ainsi que les éventuelles avances perçues non pas avant mais pendant le voyage, le plus souvent lors des escales. Pour ce navire, on remarque toutefois des gains globalement supérieurs au précédent et des écarts de salaire en hausse. Le capitaine gagne 3,6 fois plus que le matelot et celui-ci gagne également 3,6 fois plus que le mousse qui perçoit ici, en raison de son âge, des gains faibles par rapport aux autres membres de l'équipage. Ce nouveau creusement des écarts est sans doute à mettre au compte des conditions de survie de la voile si tard au XIX<sup>e</sup> siècle : le rôle du capitaine était crucial.

<sup>14</sup> AD 76, 6P6 598 : document de l'Agence consulaire de France à Horat, île Fayal, exercice 1898. Décompte des sommes dues aux officiers et marins formant l'équipage du trois-mâts français *Caroline* du port du Havre, déclaré innavigable à Horta le 22 février 1898 et désarmé le même jour en ce port, 87 jours à payer ; le reste des gages dus est payable au retour en France.

Intéressons-nous maintenant à l'activité qui a sans doute marqué le plus profondément l'histoire du Havre jusqu'au milieu du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle : le transport transatlantique de passagers, à la vapeur. Ce sont les salaires perçus par les équipages des paquebots de la Compagnie générale transatlantique qui nous intéressent ici. Il est tout à fait intéressant de se demander si le travail à bord de ces géants des mers, qui ont tant contribué à construire l'âge d'or des salariés maritimes du Havre, rémunérait davantage que les autres activités commerciales au long cours. Il est cependant à noter que les salaires ont été revus à la hausse au début du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle, sous l'impulsion des mouvements sociaux menés par les inscrits maritimes inquiets de la détérioration de leur condition. Les marins des grandes compagnies obtiennent alors des salaires très corrects, d'autant qu'ils sont quasiment titularisés au sein de la compagnie. En effet, l'embauche régulière réitérée était pour les compagnies un moyen de fidéliser des personnels relativement rares. Tant et si bien que dans les recensements de population du Havre de l'année 1911, il arrive que l'on trouve, dans la colonne « employeur », le nom d'une compagnie, alors que, soit dit en passant, l'inscrit maritime restait théoriquement en permanence à la disposition de l'État, celui-ci « autorisant » la navigation civile en dehors des périodes de service dans la marine nationale. Les compagnies gagnent à engager des personnels habitués au travail à bord des vapeurs, spécialement dans le service « machine ». Notons cependant que les agents du service général, affectés à des tâches de restauration et d'hôtellerie à bord des paquebots, sont inclus dans le tableau suivant, étant, à cette date, désormais inscrits maritimes.

Tableau 5. Salaires mensuels de l'équipage du vapeur *Guatemala* en 1912 (en francs)<sup>15</sup>

Fonction	Salaire
Capitaine	400
Second	300
Lieutenant	150
Maître d'équipage	132,50
Matelot	80
Novice	50
Mousse	35
Chef mécanicien	400
Mécanicien	150
Chauffeur	110 à 132
Soutier	80
Graisserieur	110 à 132
Boulangier	25

<sup>15</sup> AD 76, 6P6 627 : rôles des bâtiments appartenant à la CGT de l'année 1912. Armement du 14 avril 1911 au 20 mai 1912.

Fonction	Salaire
Restaurateur	150
Garçon	60
Aide-Cuisinier	40
Cuisinier	125

Nous constatons ici un rapport de 1 à 5 entre le salaire du capitaine et celui des matelots. Cet écart, beaucoup plus important que ceux précédemment observés à la voile, montre quelle élite maritime en sont venus à former les officiers des grandes compagnies de navigation à vapeur. Ils étaient responsables de navires beaucoup plus coûteux, aux équipages plus fournis qu'avant – sans parler des passagers. L'obtention du commandement d'un grand paquebot transatlantique constituait un aboutissement prestigieux, digne de conclure une brillante carrière. Par conséquent, la rémunération devait correspondre au rang. Les matelots percevaient, eux, des salaires 2,2 fois supérieurs à ceux des mousses et sur ce point les écarts restaient identiques à ceux des rôles précédents. Il est à noter que l'introduction des personnels destinés au fonctionnement des machines a redessiné la gestion de la masse salariale à bord. Dans le cas du *Guatemala*, le chef mécanicien est rémunéré de la même manière que le capitaine, alors qu'il n'a pas, lui, la responsabilité du navire. Cela souligne l'importance de ce spécialiste désormais indispensable à la marche du navire ; détenteur d'un savoir-faire pointu, il avait aussi un rôle dans la maîtrise des coûts de la propulsion. On remarque encore que les soutiers, c'est-à-dire les personnels les moins qualifiés des machines, obtiennent, à assurer la manutention du charbon, des soldes identiques à celles des matelots, pourtant qualifiés. La pénibilité de la tâche est évidemment à prendre en compte pour expliquer cette rémunération relativement convenable. La hiérarchie salariale des machines étant en grande partie calquée sur celle du pont, un soutier gagne cinq fois moins que le chef mécanicien, et approvisionne des chauffeurs qui, garants d'une efficace combustion du charbon, peuvent être aussi bien rémunérés, ou presque, que les maîtres d'équipage. Remarquons que la machine avait son état-major, comme le pont : ainsi, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à côté du chef mécanicien d'un paquebot de la CGT, existaient un second et un troisième chef mécanicien, les trois touchant respectivement des salaires mensuels de 350, 180 et 125 francs. Les mécaniciens, ou « bouchons gras », étaient en fait les « officiers » de la machine, ayant sous leurs ordres les graisseurs et, indirectement, les chauffeurs et les soutiers.

La comparaison de ce rôle d'équipage avec ceux de cargos, destinés au transport de marchandises, indique une échelle des salaires quasi identique, de la base au commandement, des machines au pont. Par conséquent, de nombreux personnels non ou semi-qualifiés obtiennent des revenus non négligeables, une situation dont il serait difficile de trouver un équivalent dans une industrie terrienne.

## LES SALAIRES DES MARINS AU CABOTAGE

Si la navigation au long cours occupe une place de choix dans la littérature consacrée à l'histoire de la ville-port du Havre au XIX<sup>e</sup> siècle, force est de constater que les activités maritimes des marins havrais ne se limitaient pas à ce type de navigation. Le cabotage également était actif. Au Havre, il s'inscrivait dans une logique de redistribution à travers l'Europe septentrionale de produits issus du continent américain. De plus, le port alimentait la capitale et les havres de moindre importance en produits divers.

Par conséquent, il nous faut examiner les salaires auxquels les marins pouvaient prétendre dans les activités de cabotage. Deux rôles d'équipage en début et en fin de période appuient nos réflexions et permettent une comparaison avec le long cours. Nous fournissons préalablement les chiffres donnés par Jean Randier, qui permettent, pour l'ensemble de la marine marchande française, de mettre en parallèle les salaires du cabotage et ceux du long cours entre le milieu des années 1870 et le début des années 1880, à l'heure où la navigation à vapeur s'affirme nettement.

122

Tableau 6. Salaires mensuels des équipages du grand cabotage et du long cours dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle (en francs)<sup>16</sup>

Personnel	Cabotage international 1875	Long cours à vapeur 1881
Capitaine	190	250
Second capitaine	170	200
Maître d'équipage	90	100
Chef mécanicien	240	350
Matelot	55	80
Novice	45	30
Mousse	-	25
Cuisinier	70	100
Chauffeur	60	95
Soutier, maître d'hôtel	-	70

Ces données permettent de mesurer, à l'échelle nationale, les écarts salariaux entre navigations commerciales dans les eaux européennes et transocéaniques, mais également entre les hommes du pont, ceux de la machine et ceux du

<sup>16</sup> Jean Randier, *Histoire de la marine marchande française, des premiers vapeurs à nos jours*, Paris, Éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1980, p. 410. Pour les capitaines, il s'agit du salaire fixe, « chapeau » exclu.



« service général ». On observe la supériorité des salaires au long cours, à l'exception de ceux des novices. Voyons maintenant des exemples havrais de cabotage.

Tableau 7. Salaires mensuels de l'équipage du vapeur *Neptune* en 1844 (en francs)<sup>17</sup>

Fonction	Salaire
Capitaine	100
Matelot	45
Maître d'équipage	50
Mécanicien	100
Chauffeur	50
Pilote	150
Mousse	20
Novice	40

D'une manière générale, les marins se livrant au cabotage en 1844 perçoivent des salaires inférieurs à ceux du long cours à hauteur d'un tiers environ, et ce quelle que soit la fonction occupée, sur le pont ou aux machines. Signalons à ce propos que les capitaines au cabotage, dits officiellement « maîtres au cabotage », ne bénéficiaient pas d'une qualification aussi prestigieuse que celle d'un capitaine au long cours et que si ces derniers pouvaient commander au cabotage, l'inverse était impossible. Notons que pour ce premier rôle d'équipage du cabotage, le capitaine perçoit des gains 2,2 fois supérieurs au simple matelot. Le rapport est de 2,25 entre ce dernier et le mousse, donc identique aux observations relatives au long cours. Par conséquent, il est très clair que le cabotage reste financièrement moins intéressant que le long cours et l'échelle des salaires s'y caractérise par des écarts plus réduits entre les officiers et les hommes d'équipage. Cela était vrai aussi bien pour le « pont » que pour la « machine » ; mais, au cabotage aussi, les spécialités de la machine étaient mieux payées que celles du pont.

Les pilotes ici mentionnés sont des personnels bien rémunérés. Faisant fonction de matelot durant le voyage, ces marins très qualifiés ne sont payés selon leur spécialité qu'au moment où ils ont la très lourde responsabilité de conduire le navire à son lieu d'accostage. La moindre erreur peut mener à l'avarie ou à la perte du navire et/ou de la cargaison, et lorsque l'on sait que le cabotage est une navigation plus volontiers côtière, on imagine bien l'importance du pilote, par définition fin connaisseur des côtes fréquentées. Cela explique cette

17 AD 76, 6P6 117 : rôles des bâtiments de commerce de l'année 1844.

présence permanente du pilote à bord, à tout le moins dans les premiers temps de la vapeur, à roues à aubes. Ensuite, au cabotage comme au long cours, on fait appel à un pilote local, non inscrit sur le rôle, pour amener le navire au port. L'importance de la tâche et les gains qui en découlent conduisent d'ailleurs à une compétition féroce entre les pilotes d'un même port, qui vont parfois très au large pour proposer leurs services aux long-courriers. Poursuivons avec un autre rôle, de 1898 cette fois-ci.

Tableau 8. Salaires de l'équipage du vapeur *Finistère* en 1898 (en francs)<sup>18</sup>

Fonction	Salaires mensuel	Total de l'engagement
Capitaine	100	1 083,33
Maître d'équipage	65	704,17
Matelot	45	487,50
Matelot	45	487,50
Matelot	45	48
Matelot	45	37,50
Matelot	45	487,50
Mousse	20	216,67
Second	100	1 083,33
Mécanicien	150	1 625
Chauffeur	80	866,67
Chauffeur	80	866,67
Chauffeur	80	554,67
Chauffeur	80	792
Chauffeur	80	866,67
Matelot	45	450
Matelot	45	352,50
Chauffeur	80	144
Chauffeur	80	178,67

Ce rôle fournit les salaires mensuels attribués à chaque membre de l'équipage ; la colonne de droite indique le salaire final touché pour la totalité de l'engagement. On remarque que le nombre de marins inscrits sur le rôle ne correspond pas aux marins ayant été présents en permanence : certains n'ont pas servi à bord durant toute la durée de l'armement. Par exemple, un matelot n'a pas effectué un mois entier tandis qu'un autre a à peine dépassé cette durée ; cela s'explique par un incident survenu pour ces deux matelots, obligés de débarquer.

<sup>18</sup> AD 76, 6P6 598 : armement au cabotage du 18 juin 1897 au 17 juin 1898.

Maxime Douillard note que lorsqu'un membre de l'équipage trouve la mort pendant la durée de son engagement ou qu'un marin débarque, la charge de travail se reporte parfois sur les autres sans aucune compensation financière<sup>19</sup>.

Ce rôle d'équipage, postérieur de plus d'un demi-siècle au précédent, apporte des éléments complémentaires quant à l'évolution des salaires. En effet, tandis qu'une stabilité de ces derniers est observable pour les personnels du pont, il y a eu une nette augmentation pour ceux des machines. Alors qu'en 1844, sur le rôle d'équipage du *Neptune*, les chauffeurs ont un salaire supérieur de 11 % par rapport aux matelots, la différence est de 77 % sur celui du *Finistère*, en 1898. Nous pointons ici un aspect essentiel à la compréhension de notre sujet. Les marins des machines, *a fortiori* ceux du long cours, constituent progressivement une « aristocratie maritime », tant leurs salaires deviennent nettement supérieurs à ceux des hommes du pont. À l'heure de la mécanisation, le monde des marins est devenu de plus en plus hétérogène. Une hiérarchisation très marquée se met en place entre les différents types de navigation, entre le pont et la machine, mais également à l'intérieur de chaque « service » du bord ; cela influence naturellement les conditions de vie à terre. Si nous cédon à la caricature en considérant que « le matelot proprement dit [...] ne trouve la terre bonne que pour y dépenser en quelques jours la solde de deux ans<sup>20</sup> », force est d'admettre que la capacité à dépenser n'était pas la même pour tous.

#### COMPARAISON DES SALAIRES DES MARINS AVEC CEUX D'AUTRES GROUPES PROFESSIONNELS, ET EXAMEN DU NIVEAU DE VIE GÉNÉRAL DES MARINS

Dressons à présent des comparaisons entre les salaires des marins et ceux d'autres groupes professionnels afin de déterminer de manière relative la situation financière et matérielle des gens de mer, et finalement leur positionnement socioéconomique dans la société havraise. Signalons d'abord que, pour de nombreuses professions, l'étude des salaires n'est pas chose aisée tant les conditions diffèrent parfois pour un même métier. De plus, pour un même individu les salaires peuvent fluctuer au gré des rapports entre offre et demande de travail, ou à la faveur d'une négociation avec l'employeur. Dans un premier temps, examinons l'évolution des salaires des marins par rapport à ceux d'autres professions socialement comparables. L'indice 100 en 1872 est un choix de Jean Legoy, historien havrais dont les travaux fournissent des données relatives aux ouvriers havrais.

19 Maxime Douillard, *Les Loyers des gens de mer*, Nantes, Imprimerie Bourgeois, 1897, p. 80.

20 Gabriel de la Landelle, *Les Français peints par eux-mêmes : gens de mer*, Paris, Curmer, 1842 ; rééd. Paris, Errance, 1983, n.p.

Tableau 9. Indice des salaires masculins au Havre (indice 100 en 1872)<sup>21</sup>

Année	Prix des denrées <sup>22</sup>	Manœuvres, Journaliers	Terrassiers	Ouvriers du bâtiment	Charpentiers de marine et calfats	Métallurgistes, ajusteurs, forgerons
1830	71	69	60	55	57	55
1840	69	69	60	65	62	64
1848	73	77	75	60	71	73
1860	81	87	87	80	86	91
1872	100	100	100	100	100	100
1882	105	115	112	100	93	109
1894	110	115	106	120	86	127
1900	111	135	95	130	86	127
1910	129	135	108	130	93	136

Tableau 10. Indice des salaires des matelots et chauffeurs (indice 100 en 1875)<sup>23</sup>

Année	Matelot au long cours	Matelot au cabotage	Chauffeur au long cours	Chauffeur au cabotage
1840	100	90	—	82
1875	100	100	100	100
1900	122	110	100	125
1910	145	130	138	145

126

D'une manière générale, on peut observer une augmentation comparable des salaires pour les terriens et les marins, augmentation plus rapide que celle du prix des denrées. Mais il y a des exceptions, puisque les charpentiers de marine et les calfats ont subi une tendance inverse. Il s'agissait de métiers en déclin, en raison de l'impact de la généralisation des coques en fer sur les professions de la construction navale. Par ailleurs, les salaires des marins ont augmenté de manière moins régulière que ceux des terriens ; c'est au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles qu'un gain sensible peut être observé pour les marins. Par exemple, au début des années 1890, un homme d'équipe des chemins de fer de l'État gagne 3,80 francs par jour, le conducteur des travaux 5 francs, un homme d'équipe du tramway 2,50 francs, un employé de commerce 4 francs et un domestique

<sup>21</sup> Jean Legoy, *Le Peuple du Havre et son histoire, du négoce à l'industrie, 1800-1914 : la vie politique et sociale*, Saint-Étienne du Rouvray, EDIP, 1984, p. 258.

<sup>22</sup> Pain, viande, cidre, beurre, œufs, lait, pommes de terre.

<sup>23</sup> Données provenant d'échantillons de rôles d'équipage constitués dans le cadre de notre recherche doctorale : Nicolas Cochard, *Les Marins dans la ville. Gens de mer et société urbaine au Havre, 1830-1914*, thèse de doctorat en histoire, université de Caen Basse-Normandie, 2013.

2,30 francs. À la même époque, un matelot du cabotage percevait environ 2 francs par jour tandis qu'un matelot au long cours peut espérer 2,60 francs. Selon Pierre Gélis, « c'était pas gras comme salaire et tout était à notre charge. Il fallait tout se payer pour naviguer... Les armateurs étaient près de leurs sous, surtout sur les voiliers<sup>24</sup> ». Ce propos se rattache au misérabilisme si souvent de mise dans la littérature consacrée aux gens de mer. Cependant, ces salaires sont « nets », car il ne faut jamais oublier que le marin est nourri à bord ; cet avantage peut du reste être chiffré, puisque la Compagnie générale transatlantique versait une indemnité de 1,50 francs par jour à ses équipages quand ils étaient à terre. Les matelots gagnaient donc en fait 3,50 francs au cabotage et 4,10 francs au long cours, donc des salaires globalement très proches de ceux d'ouvriers qualifiés, un aiguilleur du chemin de fer, par exemple, gagnant, précisément, 4,10 francs par jour à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Nous avons mis en évidence plus haut une véritable hiérarchie des salaires mensuels en fonction du rôle à bord, avec l'écart important entre les personnels du pont et des machines. Cela se retrouve fort logiquement dans les gains journaliers, comme le souligne ce commentaire :

[...] Les ouvriers les plus à l'aise au Havre sont les mécaniciens, les ajusteurs, les fondeurs, les mouleurs, les tourneurs sur métaux, les chaudronniers et les modeleurs. Ils gagnent de 4 à 7 francs par jour. Les mécaniciens sont les plus favorisés car ils trouvent à s'employer facilement sur les bateaux à vapeur<sup>25</sup>.

En 1910, maintenant, un ouvrier qualifié de la manufacture de tabac du Havre gagne 5,60 francs par jour, un homme d'équipe du tramway 3 francs, un charbonnier 4,20 francs, un ouvrier métallurgiste 4,70 francs et un employé de commerce 5,20 francs. À la même époque, un matelot du *Guatemala* de la Compagnie générale transatlantique percevait, « net », 2,60 francs, un mécanicien 5 francs et un chauffeur 3,60 francs. Affinons notre analyse avec l'examen du niveau de vie général et du pouvoir d'achat. La reconstitution des familles de gens de mer au Havre nous servira de point d'appui. L'étude des recensements de population au Havre en 1846 et 1910 conduit à une moyenne de deux enfants par famille de gens de mer. Prenons donc cette base de quatre membres de la famille pour asseoir notre réflexion. Il faut prendre en compte le coût de la vie. Le tableau qui suit fournit les prix des principaux produits de consommation sinon quotidienne, du moins courante au Havre tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle.

24 Déclaration de l'ancien matelot Pierre Gélis à Thierry Polliot dans *Le Havre Presse*, 11-23 août 1978.

25 Jacqueline Goubé, « Les étrangers au Havre en 1846 », dans *Actes du 101<sup>e</sup> Congrès national des sociétés savantes de Lille en 1976*, Paris, Bibliothèque nationale, 1978, p. 178. Dans les premiers temps de la vapeur, les mécaniciens étaient encore considérés comme des « ouvriers ».

Tableau 11. Prix de denrées alimentaires de première nécessité (en francs)<sup>26</sup>

	1830	1840	1848	1860	1872	1882	1894	1900	1910
Pain (1 kg)	0,40	0,40	0,43	0,39	0,40	0,34	0,30	0,33	0,40
Viande <sup>27</sup> (1 kg)	0,90	0,90	0,95	1,02	1,12	1,40	1,44	1,45	1,66
Cidre (1 litre)	0,10	0,10	0,09	0,06	0,10	0,07	0,18	0,17	0,17
Beurre 1 livre)	0,90	0,90	0,90	1,05	1,25	1,24	1,35	1,39	1,55
Œufs (1 dz)	0,65	0,65	0,65	0,85	1,29	1,35	1,25	1,20	1,54
Lait (1 litre)	0,12	0,12	0,12	0,14	0,16	0,16	0,20	0,20	0,20
Pommes de terre (1 kg)	0,07	0,06	0,06	0,05	0,08	0,08	0,11	0,15	0,15
<b>Total</b>	<b>3,14</b>	<b>3,03</b>	<b>3,20</b>	<b>3,56</b>	<b>4,40</b>	<b>4,64</b>	<b>4,83</b>	<b>4,89</b>	<b>5,67</b>

128

Il s'agit ici de retracer l'évolution du pouvoir d'achat des gens de mer, tout en la comparant à celle du pouvoir d'achat d'autres groupes sociaux. En 1840, un kilogramme de pain représente 0,88 % du salaire mensuel d'un matelot du pont au long cours et 0,62 % de celui d'un chauffeur. À cette même date, le litre de lait représente 0,26 % pour le premier et 0,15 % pour le second. À titre de comparaison, ces dépenses représentent, pour un employé de la manufacture de tabac, dans le quartier Saint-François, respectivement 0,68 % et 0,20 %. Les écarts de salaires entre personnels du pont et des machines augmentent très nettement à la fin du XIX<sup>e</sup> et début XX<sup>e</sup> siècle, et cela a d'importantes conséquences sur le pouvoir d'achat. Ainsi, en 1910 et toujours pour les hommes du long cours, le matelot du pont doit consacrer 0,5 % de ses revenus mensuels à l'achat d'un kilogramme de pain et 0,25 % à celui d'un litre de lait, tandis que le chauffeur débourse 0,36 % et 0,18 % pour les mêmes produits. Pour l'employé de la manufacture de tabac, cela représente 0,33 % et 0,17 % des gains mensuels. En dépit de l'inflation, le pouvoir d'achat global des marins s'est donc amélioré. Cela dit, tandis que les revenus réels des hommes du pont restent, d'une manière générale, comparables à ceux des ouvriers terriens, les « chafustards<sup>28</sup> » bénéficient d'un niveau de vie supérieur, qui les apparente aux travailleurs non maritimes les plus qualifiés. Mais l'écart entre « pont » et « machine » s'est réduit. Remarquons aussi que les prix du pain et du lait ne sont pas les seuls à prendre en compte, en raison de l'importance du débit de boisson dans la sociabilité des travailleurs manuels. Didier Nourrisson a fourni les tarifs pratiqués au Bar de la Banque au Havre

<sup>26</sup> Jean Legoy, *Le Peuple du Havre*, op. cit., p. 258.

<sup>27</sup> Sans autre précision sur la nature de l'animal consommé.

<sup>28</sup> Sobriquet donné aux hommes de la machine, par référence au bruit fait par cette dernière.

au début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>29</sup>. Avec le bock ou le verre de vin à 0,15 franc, l'absinthe à 0,20 franc et l'apéritif à 0,30 franc, tous les marins n'étaient pas égaux devant le zinc !

L'étude des salaires et des niveaux de vie reste absolument fondamentale lorsque l'on cherche à appréhender un groupe socioprofessionnel quel qu'il soit. Sans nier l'existence de la misère parmi les populations maritimes, notamment chez les pêcheurs, il faut admettre l'hétérogénéité et considérer que la multiplication des fonctions à bord du navire a ouvert l'éventail des conditions matérielles et financières. D'une manière générale, les professions liées à la marche des machines étaient très correctement rémunérées tandis que celles du pont étaient, de ce point de vue, en retrait, ce qui correspondait à la dégradation de leur statut professionnel et de l'importance de leur rôle sur les navires. Par conséquent, il est tout à fait inexact de parler des marins comme d'un groupe homogène, tant les situations différaient selon le poste à bord.

Il faut donc s'inscrire en faux contre le misérabilisme souvent de mise dans la littérature consacrée aux populations maritimes. La gêne pouvait exister chez les gens de mer, mais des nuances doivent être apportées. L'absence d'embarquement, l'invalidité, le décès, une mauvaise période en matière de prises pour les pêcheurs ou l'endettement restaient à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle des situations fréquentes qui pouvaient mener à l'indigence. La composition de la cellule familiale influait également sur l'équilibre financier du foyer, dans la mesure où il faut rapporter les revenus aux effectifs à nourrir. Cependant, en la matière, les marins étaient logés à la même enseigne que les autres catégories de la population. En revanche, plusieurs facteurs spécifiques déséquilibraient périodiquement ou durablement le budget familial des gens de mer. En premier lieu, le retour du marin du commerce au sein du foyer augmentait les dépenses, alimentaires notamment. Jean Bourgain avait noté que pour les femmes de marins au long cours, le départ s'accompagne de tristesse certes, mais également d'un certain soulagement dû à l'allègement des dépenses liées à la présence au foyer du « chef de famille<sup>30</sup> ». Inversement, l'engagement d'un fils en tant que mousse contribuait à alimenter financièrement le budget familial, si bien que les salaires de ces jeunes marins pouvaient être confisqués par les parents, dans des conditions bien éloignées de la vision romantique du propos qui suit : « Il [Le mousse] éprouva un grand bonheur à glisser dans la main de sa maman ce

29 Didier Nourrisson, *Alcoolisme et anti-alcoolisme en France sous la Troisième République. L'exemple de la Seine-Inférieure*, thèse de doctorat en histoire, université de Caen Basse-Normandie, 1986, p. 255.

30 Jean Bourgain, *Essai sur les conditions du travail dans la pêche maritime, et la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais*, Paris, Giard, 1908, n.p.

premier salaire ; elle aurait un pot-au-feu le lendemain, et qui sait ? Elle allait vivre toute une semaine sans acheter à crédit<sup>31</sup> ».

La « misère » souvent attribuée aux gens de mer ne concernait donc ni tous les corps de métier, ni tous les individus, ni toutes les périodes de la vie d'un marin. Au demeurant, la pauvreté concernait bien les gens de mer, mais au même titre que d'autres groupes socioprofessionnels socialement comparables. Lors d'une distribution de pain en janvier 1847 au Havre, on trouve 89 marins soit 4,9 % des bénéficiaires. Cette proportion est comparable à celle des professions artisanales telles que les cordonniers, présents à hauteur de 4,5 %. En revanche, les journaliers représentent 46,3 % du total<sup>32</sup>.

Dans un registre un peu différent, on relève qu'un certain Pierre Hervé, né le 29 septembre 1848, marin très endetté, fut condamné le 27 février 1903 à six jours de prison pour mendicité par le tribunal correctionnel du Havre<sup>33</sup> ; n'avait-il pas été trop imprévoyant ? L'historien David Williams, reprenant les travaux d'Henry Mayhew, qui s'était intéressé aux classes populaires britanniques au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, note que ce qui différenciait les marins des autres travailleurs résidait précisément dans l'importance des gains accumulés au fil des mois de navigation<sup>34</sup>. Mais il faut savoir que de nombreux auteurs attribuaient la misère des gens de mer au comportement des marins et à leur caractère dépensier. Ce lieu commun se lisait fréquemment sous la plume de certains notables du Havre à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, dont Jules Siegfried<sup>35</sup>. On se rappelle aussi que Flora Tristan, s'éveillant à la question sociale au début des années 1830, mentionne, à l'occasion d'une traversée au long cours qu'elle effectue comme passagère, « l'imprévoyance du matelot, ou son insouciance, même pour les maux contre lesquels il aura à lutter, [et qui] l'assimilent à l'enfance ; il faut prévoir pour lui, notre intérêt autant que l'humanité, nous y oblige<sup>36</sup> ». Albert Potel admet quant à

130

31 Amélie Mesureur, *Dernier des Pifferari*, suivi de *Le Petit Mousse*, Paris, Société française d'éditions d'art, 1904, p. 232.

32 Archives communales du Havre (désormais AC Le Havre), F<sup>o</sup>, carton 5 : subsistances.

33 AD 76, 6P5 303 : registre matricule des hors-service, 1895-1903.

34 David Williams, « Henry Mayhew and the British Seaman », dans Stephen Fisher (dir.), *Lisbon as a Port Town: The British Seaman and other Maritime Themes*, Exeter, University of Exeter, 1988, p. 119.

35 Jules Siegfried, *Quelques mots sur la misère, son histoire, ses causes, ses remèdes*, Le Havre, Poinson, 1877, p. 48.

36 Flora Tristan, *Les Pérégrinations d'une paria*, Arles, Actes Sud, 2004, p. 124. Je remercie Joël Delhom, maître de conférences en Études ibériques et ibérico-américaines à l'université de Bretagne Sud, qui m'a fourni le texte de sa communication intitulée « Une femme à bord parmi des hommes. Le voyage transatlantique de Flora Tristan en 1833, ou l'éveil à une conscience sociale », donnée au colloque « Entre ciel et mer. Le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau Monde (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle) », organisé par le CERHIO à l'université de Bretagne Sud les 5 et 6 avril 2013, actes à paraître en 2014.



lui que « la loi protège en effet le salaire des gens de mer contre le marin lui-même pour empêcher qu'il le dissipe<sup>37</sup> ». Cela dit, de nombreux marins bretons venus naviguer au Havre durant quelques années, avaient à cœur d'économiser afin de prévoir un retour confortable dans leur port d'origine, dans lequel ils restaient inscrits bien souvent.

Au Havre durant toute notre période, on a par ailleurs cherché à inciter les catégories laborieuses à l'économie et à la prévoyance. Dès 1822, la Caisse d'Épargne encourage ceux qui le peuvent à préférer le placement rémunéré de leurs économies sur un compte plutôt que la dépense superflue. En dépit de revenus parfois modestes, 4 086 Havrais possèdent un livret en 1840, signe d'un certain succès de la formule auprès du petit peuple de la ville, terrien ou marin. Le tableau suivant fournit des éléments intéressants.

Tableau 12. Ouvriers et marins havrais épargnants auprès de la Caisse d'Épargne<sup>38</sup>

Groupe socioprofessionnel	1855-1859	1880-1884	1909-1913
Ouvriers	31,5 %	23,1 %	23,4 %
Marins	5,3 %	4,6 %	3,7 %

En effet, si une baisse s'observe pour les deux groupes, on note toutefois la présence, certes très minoritaire, des marins et cela dénote une certaine pratique de l'épargne chez des populations souvent jugées incapables de quelque économie.

Étudier les salaires et le niveau de vie des marins au XIX<sup>e</sup> siècle, à plus forte raison ceux des marins du commerce, revient finalement à examiner les conséquences des mutations structurelles de la navigation à cette période. À bien des égards, l'examen que nous venons d'effectuer contredit une abondante littérature de l'époque tendant à omettre la diversité des gens de mer. La modernisation de la navigation conduit pourtant à une redéfinition profonde de la condition matérielle des marins sous l'angle d'une hétérogénéité accrue par la partition pont/machine. Avec la mécanisation, on observe un véritable déclassement des marins du pont, de moins en moins nombreux, au profit des « chafustards », indispensables à la bonne marche du navire et à sa rentabilité. À l'instar de ce qui a eu lieu parmi les ouvriers terriens, une hiérarchie du salariat s'est établie à bord. L'effet de ces mutations sur les conditions matérielles d'existence des gens de mer s'évalue clairement

<sup>37</sup> Albert Potel, *La Protection du salaire du marin*, Le Havre, Imprimerie de O. Randolet, 1910, p. 7.

<sup>38</sup> AC Le Havre, FM, Q<sup>1</sup>-3.

par l'examen des niveaux de vie, qui amène à fortement nuancer l'approche misérabiliste. D'une manière générale, les conditions de vie des gens de mer s'améliorent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et de nombreux marins gagnent même très honnêtement leur vie. Tout cela doit cependant être nuancé en fonction des catégories professionnelles.