



(nota : pour une meilleure compréhension, les « f » du texte original ont été mis en « s » contemporain,)

Qui dispense de l'ordre des Classes de la Marine, tant les Matelots originaires de la ville de Dunkerque, que les étrangers qui viendront y chercher du service & s'y établir.

Du 16 Février 1759.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ voulant donner de plus en plus à la ville de Dunkerque des marques de sa protection , & favoriser le commerce qui se fait en ce port, en facilitant les moyens de former les

équipages des navires qui y arment. Elle a jugé à propos de dispenser de l'ordre des Classes de la Marine, tant les Matelots originaires de ladite ville, que les étrangers qui viendront y chercher du service & s'y établir : Sur quoi voulant expliquer ses intentions plus particulièrement, Elle a ordonné & ordonne,

ARTICLE PREMIER.

LES gens de mer, originaires de Dunkerque, continueront à jouir du privilège de n'être point assujétis à l'ordre des classes de la marine.

II.

ILS auront cependant attention à se faire inscrire eux & leurs enfans sur le registre particulier qui sera tenu au bureau des Classes à leur égard.

III.

IL en sera de même des gens de mer des pays étrangers, qui viendront chercher du service à Dunkerque ou voudront s'y établir, lesquels jouiront du privilège de n'être point assujétis à l'ordre des classes de la marine ; & ils observeront seulement de se faire inscrire sur le registre particulier des étrangers, en justifiant de leur pays.

IV.

LES uns & les autres qui auront été ainsi inscrits sur les registres particuliers du bureau des Classes pour les Dunkerquois & pour les étrangers, ne pourront être commandés d'autorité pour servir sur les vaisseaux de Sa Majesté.

V.

ILS pourront néanmoins être admis à s'y embarquer, lorsqu'ils se présenteront de gré à gré pour y servir ; & il leur sera accordé des salaires proportionnés à leur bonne volonté & à leur capacité, sans que pour raison de leur engagement volontaire, ils puissent être forcés à entreprendre une nouvelle campagne après celle qu'ils auront remplie.

VI.

LES gens de mer françois, non originaires de Dunkerque , qui viendront s'y habituer ou y chercher du service, feront entièrement assujétis à l'ordre des Classes , & commandés à leur tour pour le service sur les vaisseaux de Sa Majesté, ainsi que tous les Matelots, Pêcheurs, Novices & Mousses habitués à Dunkerque, qui ne feront point inscrits sur les registres particuliers, l'un pour les Dunkerquois, & l'autre pour les étrangers.

VII.

LES enfans desdits Matelots, nés à Dunkerque, ou qui naîtront en cette ville, pourront être inscrits sur les registres des Dunkerquois, & comme tels, jouir du privilège de ne servir sur les vaisseaux de Sa Majesté que de gré à gré, par engagement volontaire à chaque campagne.

MANDE & ordonne Sa Majesté à Mons. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, & à l'Intendant de la Marine à Dunkerque, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente ordonnance, qui fera lûe, publiée & affichée par-tout où besoin fera. FAIT à Versailles le seizième jour du mois de février mil sept cent cinquante-neuf. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, BERRYER.

LE DUC DE PENTHIÈVRE

Amiral de France.

VÛ l'Ordonnance du Roi, à nous adressée, avec ordre de tenir la main à son exécution. MANDONS à l'Intendant de la Marine à Dunkerque, & autres Officiers qu'il appartiendra, de la faire exécuter suivant sa forme & teneur ; & ordonnons aux Officiers de ladite Amirauté, de la faire enregistrer à leur greffe, lire, publier & afficher par-tout où besoin fera, & en la manière accoutumée. Fait à Versailles le dix-neuf février mil sept cent cinquante-neuf. *Signé* L. J. M. DE BOURBON. *Et plus bas*, Par Son Altesse Sérénissime.

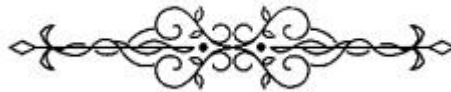
Signé DE GRANDBOURG.

POUR LE ROI

Collationné à l'original, par Nous Écuyer, Conseiller Secrétaire du Roi, Maison, Couronne de France & des finances.

A PARIS
DE L'IMPRIMERIE ROYALE

M. DCCLIX



Retravaillé et retranscrit par <http://www.dunkerque-historique.fr> (mai 2023)

Source : BnF / Gallica



DE L'ETABLISSEMENT DES CLASSES JUSQU'EN 1784

**Comment et pourquoi il est établi, le contenu du système,
sa réception dans le corps social**

par

Laurence CHALET, Nathalie COSSARD, Françoise HAMON,
Jérôme JEANJEAN, Philippe JOSSE, Yann-Arzel MARC, Isabelle MICHEL,
Yann PASCALE, Loïc PIERRE

*"Eh bien, tous ces marins-matelots, capitaines,
Dans leur grand Océan à jamais engloutis,
Partis insoucieux pour leurs courses lointaines,
Sont morts - absolument comme ils étaient partis"¹*

Tristan CORBIERE (*"Les Amours Jaunes"*. La Fin)

INTRODUCTION

Le système des "Classes", élaboré sous le règne de Louis XIV, devait permettre à la Marine Royale de se fournir le nombre d'hommes nécessaire à la construction, à l'entretien et la manoeuvre de ses vaisseaux.

Ce besoin de personnel posa un problème grandissant au fur et à mesure de l'évolution du commerce maritime et des techniques de navigation.

Il nous semble utile à la compréhension de retracer rapidement le processus historique qui place les Etats de l'époque moderne devant cette exigence.

Henri "*Le Navigateur*"², monarque visionnaire, comprit avant bien

1 - Ces vers répondent à "*Océano nox*" de Victor HUGO.

2 - Henri II (1394-1450), Infant de Portugal, fondateur de la première école de marins.

d'autres quel intérêt il pouvait y avoir à maîtriser les voies de circulation maritime ; et sous son impulsion, les "*Grandes Découvertes*" d'un Bartholoméo Diaz, d'un Vasco de Gama et, sous l'égide d'une autre inspiratrice³, d'un Christophe Colomb, vinrent changer la face du Monde.

Avec le contrôle des voies maritimes de l'Afrique, puis des Indes orientales, des Amériques enfin, l'activité économique de l'Europe se transfère vers la zone que nos amis de droit communautaire nommeraient "l'Arc Atlantique".

L'Espagne et le Portugal, les premiers cèdent à la "*soif sacrilège de l'or*"⁴ : pour mémoire, entre 1521 et 1660, 18000 t. d'argent et 200 t. d'or (au minimum), furent transférées d'Amérique en Espagne !⁵

Dans un premier temps, ces apports de richesses nouvelles désorganisent les économies de l'Europe occidentale. L'inflation est longtemps démesurée⁶ dans la péninsule ibérique ; Thomas More⁷ a montré quels effets dévastateurs cet afflux soudain de ressources avait eu, très rapidement, sur les monnaies et donc sur les populations, jusque dans le nord de l'Europe.

Ce phénomène explique que le bénéfice que les Grandes Découvertes devaient procurer à l'Europe, fut, pour part mitigé, pour part retardé. Mais bientôt, le commerce maritime prend un essor extraordinaire : les Amériques fournissent, dans les douleurs que l'on connaît⁸, l'or, l'argent, le sucre ; les Indes, épices et étoffes ; l'Afrique approvisionne les colonies en "main d'oeuvre" à vil prix.

La mer devient un enjeu crucial pour les économies européennes

3 - Isabelle la Catholique (1451-1504), soutint l'entreprise du "Génois", lorsque le Prince du Portugal eut éconduit ce dernier.

4 - A. Smith, cité par A.-G. Frank : "*L'accumulation mondiale 1500-1800*". p. 157.

5 - H. Heaton : "*Histoire économique de l'Europe*", p. 208.

6 - Michel Beaud : "*Histoire du capitalisme de 1500 à nos jours*". Seuil/Point économie, Paris, 1984, p. 17 à 25.

7 - Thomas More : "*L'Utopie*" ; Garnier-Flammarion, Paris, 1986, p. 96 à 104.

8 - Voir Bartholoméo de Las Casas : "*Très brève relation sur la destruction des Indes occidentales*".

occidentales, sa maîtrise, une condition essentielle de l'existence d'un Etat dans le concert politique européen.

La France, dans ce contexte, viendra après L'Espagne, le Portugal, la Hollande et l'Angleterre, prendre sa place. Cela ne se fera pas sans difficultés, mais un empire colonial est peu à peu constitué : il comprend le Canada et "*quelques arpents*" de terres sauvages le long du Mississippi ; la "Sénégalie" ; quelques possessions dans les Caraïbes ; quelques comptoirs indiens⁹ et d'autres îles exotiques, mais néanmoins capitales pour le contrôle des routes commerciales.

La course à la conquête est l'occasion d'une concurrence effrénée, menée d'abord par les armateurs, relayée, ensuite, par les Etats qui prennent conscience de l'impossibilité de négliger l'importance, tant commerciale que politique et militaire, du contrôle des "mers océanes".

Tout comme le négoce s'était déplacé de la terre sur la mer, les conflits devinrent progressivement maritimes : à mesure de l'augmentation du trafic, la piraterie se développait et les luttes d'influence entre compagnies ou entre Etats menaçaient dangereusement la sécurité des communications par mer.

De là l'impérieuse nécessité pour les Etats de se forger un instrument permettant de contrôler et de défendre leurs possessions, leur prospérité et leurs ambitions, c'est-à-dire, une Marine de Guerre efficace et permanente !

Cet impératif ne put être réalisé de but en blanc. Une marine de guerre est l'apanage d'un Etat fort et structuré car l'intendance nécessaire à un tel projet suppose une infrastructure très lourde. Construire un navire n'est pas chose simple. Mais plus encore, pourvoir les vaisseaux d'équipages compétents et numériquement suffisants fut le principal problème auquel se heurta la Marine militaire d'Ancien Régime : "*Combien de marins, combien de capitaines...?*"¹⁰ ; voilà la vraie question !

9 - Jusqu'à une douzaine d'établissements dans tout le sous-continent indien, vers 1700.

10 - Victor Hugo : "*Oceano nox*". in "*Les Rayons et les Ombres*".

Le recrutement des équipages connut bien des avatars. Plusieurs méthodes furent expérimentées qui rencontrèrent successivement des échecs retentissants, jusqu'à la mise en place, par Colbert, du système des CLASSES.

Le service du Roi à la mer, contraignant, dangereux et peu avantageux, se heurta à la résistance des populations littorales qui tentèrent d'échapper par tous les moyens et à toutes les époques à leurs obligations.

Le développement de ces deux points sera l'objet de la présente étude : La mise en place technique du système des Classes (la technique des Classes) (I), La réaction du corps social (II).

I - LA TECHNIQUE DES CLASSES

Ce système, typiquement français, d'approvisionnement en moyens humains de la marine militaire que l'on nomme "Classes", fut précédé d'essais moins fructueux et, parfois, beaucoup plus impopulaires.

A- Les méthodes antérieures aux classes

Avant le XVI^e siècle, la France ne se souciera pas réellement de constituer une force maritime permanente.

1 - La lente constitution d'une marine de guerre

Tout d'abord, le pays n'a pas les mêmes frontières que celles que nous lui connaissons de nos jours : la Provence et la Bretagne ne sont pas encore rattachées au royaume, il faudra attendre la fin du XV^e siècle pour que le Comté¹¹ et le Duché¹² passent sous l'autorité du roi de France ; ces deux territoires allongent considérablement le littoral français.

11 - 1486.

12 - 1491, mariage d'Anne de Bretagne avec Charles VIII ; en 1532, le Duché perd définitivement son indépendance.

Jusqu'à cette époque, la marine est d'un intérêt stratégique mineur. Aussi recourt-on épisodiquement à l'emprunt et à la location de navires soit aux marchands, soit aux puissances étrangères : pendant les Croisades, les bateaux sont génois et vénitiens. Du XIII^e au XVI^e siècle, l'on continuera à louer ou emprunter des moyens navals aux Républiques maritimes d'Italie, pour les opérations en Méditerranée¹³, au puissant Infant du Portugal, pour les actions océanes. D'autres fois, les grands vassaux de la couronne et les villes franches prêtent la main en fournissant les embarcations nécessaires¹⁴ en échange de la concession d'un avantage, d'un privilège.

La plupart du temps, les navires ainsi obtenus, étaient pourvus de leurs équipages, la question du recrutement ne se posait donc pas essentiellement. Si l'on observe que des navires marchands, sensés inadaptés, aussi bien que des vaisseaux proprement militaires sont utilisés dans les combats navals de cette période, il apparaît évident que les enjeux de la marine restent mineurs tant qu'ils n'ont pas pris d'ampleur commerciale. La guerre terrestre mobilise alors la majeure partie de l'effort militaire des Etats.

Ponctuellement, certains monarques français tentèrent de créer une force navale nationale¹⁵.

Philippe IV "le Bel", en 1295, aurait fait construire ou acheter treize unités. Philippe VI "le Long" et Charles V "le Bel", poursuivirent cet effort, que les "*effroyables désastres du règne de Charles VI*"¹⁶, ("de Valois") réduisirent à néant.

13 - contre les Barbaresques.

14 - Par exemple : Les Ducs de Bretagne à partir des années 1480-1490 construisent des navires conséquents quoique peu nombreux. cf. sous la direction de Jean Kerhervé : "*Histoire de la Bretagne et des Pays celtiques*". Tome II : "*L'Etat breton (1341-1532)*", p. 60, éd. Skol Vreizh, Morlaix, 1987.

cf. aussi Ch. de la Roncière : "*Histoire de la marine française*", p. 6. Plon, Paris, cité par J. Captier "*Etude historique et économique sur l'inscription maritime*". Thèse pour le Doctorat, éd. V. Giard et E. Brière, Paris, 1907.

15 - Dans l'acception que Colette Beaune donne de cet adjectif (in "*Naissance de la Nation France*", Gallimard N.R.F., Paris, 1988), soit une nation qui n'a pas encore acquis toutes les caractéristiques de la nation moderne.

16 - J. Captier : "*Etude Historique et économique sur l'inscription maritime*", p. 5. Thèse pour le Doctorat, éd. V. Giard et E. Brière, Paris, 1907 et Terrier de Loray : "*Jean de Vienne, Amiral de France, 1341-1396*", cité par J. Captier, op. cit., p. 5.

Ces velléités restèrent donc telles jusqu'au règne de Louis XIII, lequel lors de sa montée sur le trône, n'a pas un seul esquif vaillant¹⁷! Dès lors, les ministres du Roi, s'attachèrent à fonder et maintenir une flotte respectable¹⁸. Richelieu tenait semble-t-il le commerce par voie de mer pour indispensable à bien des égards : il assure l'indépendance économique ; il permet dans le même temps de conserver les "*matelots utiles dans la paix et nécessaires dans la guerre*"¹⁹ (les gens de mer, du fait du peu de soin que la France avait eu de cette matière, allaient s'engager auprès de puissances étrangères, moins oublieuses des choses de la mer : Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, etc.). La carence de main d'oeuvre apparaît donc immédiatement après que la question du matériel a été évoquée. Il ne suffit pas de bâtir, car les bateaux n'ont pas de jambes et ce sont les bras des hommes qui les font avancer.

Le recrutement des cadres de la marine posait moins de problèmes car la noblesse a toujours couru les emplois militaires et le prestige qui y était lié. En revanche, le traitement réservé aux simples matelots et aux emplois subalternes, rebutait les équipages qui, de plus, ne trouvaient pas au service du roi la rétribution qu'offrait le service marchand²⁰.

Dans un premier temps, la "presse" fut le mode habituel pour compléter les effectifs. Il s'agissait, avec un cynisme pragmatique, de fermer les ports et de rafler, purement et simplement, les hommes, volontaires ou non, dont on avait besoin. Cette façon arrachait les personnes requises à leurs engagements civils, à la vie de la communauté portuaire, à leur famille, etc., "*sans autre forme de procès*". Notons que la France n'innovait pas en la matière, l'Angleterre avait déjà de telles pratiques²¹. Malgré l'efficacité certaine de la méthode, les autorités prirent

17 - J. Captier, op. cit., p. 10.

18 - En 1627, un Edit royal prévoit de se procurer 45 unités dans un délais bref (cf. J. Captier, op. cit., p. 11).

19 - in "*Testament politique d'Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu*", 2e partie, chap. IX, sect. VI ; cité par J. Captier, op. cit., p.11.

20 - J. Captier, (op. cit., p. 15) à propos d'une Ordonnance de 1634 : "*La discipline [...] était très dure et plus encore arbitraire.[...] Le maître d'équipage avait le droit de frapper ses hommes, sous prétexte de les exciter, dans les manoeuvres où il fallait déployer de la force*".

21 - Les fameux "press gang" seront commis au recrutement "*manu militari*", jusque sous le règne de

rapidement conscience de ses limites. Les rafles désorganisaient l'activité économique des ports et entretenaient un sentiment d'injustice préjudiciable au moral et au potentiel des équipages. En définitive, il y avait contradiction entre la fin et les moyens ! Et tous essayaient de se dérober.

Une rationalisation s'imposait.

2 - La genèse des classes

L'élaboration d'une solution viable commença dès 1624.

Henri II de Montmorency, Amiral de France, de Bretagne et Guyenne, conçut le projet d'établir une liste des marins disponibles²². Ce fut un échec quasi total. Deux années plus tard, Richelieu en relance le principe, et le Code Michau, daté de 1629, dispose qu'il doit être établi un *"état certain contenant les noms, surnoms et la demeure de tous les capitaines, maîtres, conducteurs, pilotes, charpentiers, calfateurs, canonniers, matelots, mariniers et manoeuvriers et tous les hommes qui font profession du métier de la mer"*²³. Le recensement permit de prendre la mesure du déficit : Le Roux d'Infreville²⁴, rapporteur pour le Ponant²⁵, dénombra seulement cinq mille six cent trente matelots disponibles, les autres s'étant expatriés (bien que plusieurs Ordonnances²⁶ leur en aient fait défense²⁷). In fine, ce nouvel essai échoue peu ou prou.

Il faudra attendre le constructif ministère de Colbert de Terron pour que soit mise en place une politique raisonnée de la marine, alliant le soin

Victoria.

22 - Ph. Henwood : *"Au fil des archives malouines... de précieuses sources pour une meilleure connaissance de la vie des gens de mer au XVIIIe siècle"*. Séance du 22 août 1983, Archives municipales de Saint Malo, inventaire n° 44 (n° 631).

23 - Isambert : *"Recueil général des anciennes lois françaises"*. tome XVI (Archives d'Ille et Vilaine 70bi 40/16, usuels).

24 - J. Captier op. cit., p. 15.

25 - François Ier avait défini deux régions maritimes : le Ponant, c'est-à-dire l'Atlantique ; le Levant, c'est-à-dire la Méditerranée.

26 - J. Captier, op. cit., p. 15.

27 - par exemple : une ordonnance d'avril 1635, citée par Crisenoy : *"le personnel de la marine militaire et les classes maritimes, sous Colbert et Seignelay"*.

d'augmenter significativement le parc naval²⁸ et celui de subvenir au besoin supplémentaire de bras qui s'ensuit ; Colbert a compris que "*Le mur d'Athènes sera un mur de bois*"²⁹!

B- les classes

Après avoir envisagé et expérimenté la professionnalisation³⁰ de la marine de guerre par le biais d'engagements de trois ou quatre ans, assortis de mesures attractives, le fameux ministre du Roi-Soleil, éprouvant l'inefficience du procédé, met en place les "classes"!

1 - Le principe

A partir de 1668, le Surintendant de la Marine royale prend une série de mesures tendant à l'enrôlement des gens de mer :

Le texte fondateur des Classes fut l'ordonnance du 22 septembre 1668. Elle devait aboutir à ce que "*l'enrôlement des matelots fut pratiqué dans toutes les villes et communautés des côtes maritimes du royaume, pour être ensuite les matelots partagés en trois classes comme on l'avoit fait depuis peu*"³¹ dans le gouvernement de La Rochelle, Brouage³² et Ile de Saintonge, pour servir une année sur les vaisseaux de sa Majesté, et les deux années suivantes sur les navires marchands ; de façon que les dites classes auraient à rouler et servir alternativement sur les vaisseaux de guerre et les

28 - Colbert laissera à ses successeurs une flotte forte de près de trois cents unités.

29 - Thémistocle, à propos de la construction des "*longs murs*", reliant Athènes au Pirée, (in Plutarque : "*Les vies parallèles*").

30 - J. Captier, op. cit., p. 28 à 30, par exemple (p. 30) : (Nicolas de la Reynie, inspecteur de la marine en mission, lettre écrite de Saint Germain, à Colbert de Terron, le 12 février 1667) "*Je vous prie d'avoir tousiours dans l'esprit d'enrôler des équipages pour deux ou trois années au service du Roy, [...], à la solde entière et les viures, pendant le temps qu'ilz seront en mer [...] et mesme sa Majesté pourrait les exempter de taille, pourueu que leur cote ne fust pas bien haute [...]* ".

31 - Une Ordonnance du 17 décembre 1665 prescrivait la fermeture des ports du "Poictou", de la Saintonge, du pays d'Aunis (une ancienne province, aujourd'hui située aux confins de la Charente maritime et des deux Sèvres), de Brouage et de La Rochelle, pour permettre aux officiers de marine d'enrôler les matelots et marinières nécessaires aux vaisseaux (in Guyot : "*Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle et bénéficiale*", Tome XI, p. 184. Panckoucke, Paris, 1777).

32 - Brouage : ancien port de l'actuelle Charente-Maritime, ensablé depuis le XVe siècle.

*vaisseaux marchands*³³. Ces dispositions révèlent le souci constant qu'eut Colbert de ne pas freiner l'activité économique tout en mettant sur pied une marine digne de ce nom, souci qui vaudra par ailleurs à son oeuvre le qualificatif de "mercantile".

L'expérience de 1665 (en Aunis, Saintonge, Brouage, ...)³⁴ avait emporté quelques succès encourageants, mais une certaine indiscipline présida à l'application de la mesure de 1668. Aussi fallut-il rappeler à l'ordre plusieurs fois les provinces de Bretagne et de Provence³⁵.

En réalité, de 1668 à 1673, le pouvoir central s'employa à étendre et généraliser à toutes les provinces littorales le rôle systématique et détaillé des gens de mer. La Bretagne se distingue par sa division en quatre classes³⁶. Pour parachever le quadrillage, l'Edit d'août 1673 règle les derniers problèmes.

Le 6 octobre 1674, une Ordonnance vient instituer le système des classes de façon permanente et selon la répartition suivante³⁷ :

Trois classes	Quatre classes
Poitou	Guyenne
Saintonge	Bretagne
Aunis	Normandie
Iles de Ré et Oléron	Picardie
Rivière de Charente	Pays conquis et reconquis
Languedoc	
Provence	

33 - Guyot, op. cit.

34 - cf. note n° 29.

35 - Plusieurs Ordonnances royales, citée par Guyot (op. cit., p. 185), rappellent à l'ordre ces deux provinces, ainsi que celle de Lambour.

36 - Selon Ph. Henwood (op. cit.) et Guyot (op. cit., p. 185) ; mais J. Captier (op. cit., p. 34) indique cinq classes, définies par une Ordonnance du 6 mars 1671.

37 - D'après Guyot, op. cit., p. 185.

2 - Le fonctionnement des classes

Par une nouvelle Ordonnance du 15 avril 1689³⁸, une synthèse de l'ensemble des dispositions concernant les classes est publiée.

Voici l'organisation générale qui en ressort :

a) Définition

Guyot définit ainsi les classes : *"on entend par ce mot l'ordre établi sur les côtes et dans les provinces maritimes pour régler le service des matelots et autres gens de mer enrôlés pour le service du Roy et distribués par parties dont chacune s'appelle classe"*³⁹.

b) Qui doit être enrôlé ?

Tous *"les hommes qui font profession du métier de la mer"*, ainsi que le déclarait déjà le Code Michau, soit les matelots, les capitaines, les pilotes, les canonniers, les calfateurs et charpentiers de marine, etc. Mais aussi, *"les gens de mer servant sur les pataches des fermes, les bacs et bateaux ou chaloupes des gouverneurs des places maritimes"*⁴⁰. Plus tard, seront de même enrôlés les gabarriers et les populations des bords des fleuves. Les mousses étaient inscrits dès leur premier embarquement, mais la Royale voulait des marins expérimentés, aussi étaient-ils répertoriés dans la classe dont le service était le plus éloigné de leur année d'inscription au rôle. Les *"étrangers"* désireux de s'installer dans le royaume, devaient servir le Roi pendant cinq ans, avant de jouir des mêmes *"droits"* que les *"français naturels"*⁴¹ et donc d'intégrer le système des classes.

Hormis les femmes et les prêtres, peu de personnes échappent à

38 - Ordonnance du 15 avril 1689, *"concernant les armées navales et les arsenaux de la marine"* en XXIII livres, à Versailles, Livre III, citée par Guyot (op. cit., Tome XI, p. 183 à 198) et Isambert (op. cit., Tome XX, p. 73, n° 1312).

39 - Guyot, op. cit., p. 183.

40 - Guyot, op. cit., p. 186.

41 - En particulier le droit d'aubaine cesse de leur être appliqué (aubain signifie étranger).

l'enrôlement. L'ensemble de la société littorale était donc soumis à la boulimie humaine de la Royale : *"il y aura deux volumes plus gros que la Vie des Saints"*, écrit le commissaire général Brodart⁴².

c) L'enrôlement, qui et comment ?

Au commencement, chacune des personnes enrôlables devait se faire connaître. Mais, il devint nécessaire de nommer des commissaires de marine auprès des lieutenants-généraux, pour coordonner les opérations de recensement⁴³. Ceux-ci disposaient de moyens d'investigation étendus (par exemple, ils avaient accès aux registres d'imposition). Les informations recueillies, étaient consignées sur un registre matriculaire, appelé "Rôle" : *"Il s'agit en effet d'un état nominatif qui, pour chaque individu recensé, indique, en regard de son nom et "surnom" (ou prénom), son domicile, son signalement (âge, taille et poil, c'est-à-dire la couleur de ses cheveux), sa profession, le nom de ses parents et, le cas échéant, de son épouse, éventuellement le nombre de ses enfants ainsi que - année par année - ses "mouvements" (campagnes au service du Roi et embarquement au commerce)"*⁴⁴. Par ailleurs, les capitaines, armateurs, et propriétaires de navires, durent tenir à la disposition de l'administration des registres contenant le même type d'information. Les communautés maritimes, paroisses, villes et ports francs, étaient chargés de prêter la main. De plus, en 1687⁴⁵, les logeurs, hôteliers et tous les particuliers se virent contraints de dénoncer, sous peine d'amende, les gens de mer habitant sous leur toit. Ce luxe de précautions démontre le peu d'enthousiasme de la population.

d) Les obligations liées aux classes

Le service était personnel, le service était obligatoire⁴⁶. Chacun devait

42 - Cité par J. Captier, op. cit., p. 43 (ces deux volumes ne concernent, bien entendu, que le ressort dont ce commissaire est en charge).

43 - "Instructions aux lieutenants-généraux de Bretagne, 4 septembre 1669. Archives de la Marine, B» 8, fol. 116, cité par J. Captier (op. cit., p. 41).

44 - Ph. Henwood, op. cit..

45 - Ordonnance du 25 juillet 1687, citée par J. Captier (op. cit., p. 43).

46 - La personnalité du service subit des entorses : les communautés maritimes furent épisodiquement autorisées à racheter l'obligation de servir de leurs membres assujettis, ... splendeurs et misères des finances royales! La population de Dunkerque reçut même de Louis

se faire recenser (nous avons signalé plus haut que cette condition préalable au fonctionnement des classes fut malaisément mise en oeuvre). Chaque classe prend son service le premier janvier ; les matelots appartenant à la classe de l'année doivent donc se présenter à l'intendance de la marine du lieu à cette date. En conséquence, ils ne peuvent embarquer au commerce pour un temps qui empiéterait sur celui de leur service⁴⁷. Aucun changement de domicile et, a fortiori, de région maritime n'est possible sans une autorisation préalable de l'administration. Dans la vie civile, chaque personne répertoriée porte un carnet certifiant qu'elle est en règle avec le bureau des classes, carnet exigible à tout moment, soit par les autorités de la marine, soit par les employeurs privés⁴⁸. L'administration de la marine était censée organiser une revue bisannuelle des registres, obligatoire pour chaque assujetti. L'interdiction maintes fois réitérée de partir s'engager à l'étranger⁴⁹ avait pour but de maintenir les hommes à la disposition et de la Royale et, en fait, des armateurs français. Enfin, lorsqu'un marin se trouve en campagne commerciale à l'étranger, il ne peut, en cas de besoin, se présenter devant une autre juridiction que celle du consul de France.

e) La répression des récalcitrants

Le catalogue des amendes et peines diverses décernées contre chaque manquement aux règlements de la matière, deviendrait rapidement fastidieux. Nous nous contenterons donc d'en donner l'esprit et d'en citer quelques illustrations. La répression touche aussi bien les gens de mer que les armateurs et capitaines, afin de limiter au minimum les possibilités d'échapper au service. En effet, l'employeur, comme l'employé, s'intéresse à obvier à l'obligation de ce dernier qui le prive d'un travailleur expérimenté et gêne son calendrier de campagne. Nous avons dit quelles précautions entouraient le recensement, et combien le Législateur a tissé sa toile autour du marin, soumettant tout son

XIV le privilège d'une exemption collective (exemple cité par J. Captier, op. cit.).

47 - La présence effective du marin est requise durant toute la période, que son service soit actif ou passif.

48 - Lesquels devaient, en fait, obligatoirement le viser avant d'engager quiconque.

49 - Pour mémoire, J. Captier (op. cit., p. 31) cite un Arrêt du conseil du roi du 19 janvier 1668, relatif à cette question. Néanmoins, les mousses à partir de 14 ans pouvaient aller servir en Hollande ou en Angleterre pour s'aguerrir et apprendre les langues. Dans ce cas, leur parents garantissaient leur retour et leur enrôlement à 18-19 ans.

groupe social à l'épée de Damoclès de l'amende⁵⁰.

Prenons un exemple : les employeurs qui engageaient des gens de mer pendant l'année de leur service ou pour un temps qui empiétait sur le service, encouraient une pénalité de cinq cents livres. La somme, à l'époque, est conséquente.

Cette sévérité, se retrouve dans les sanctions frappant les matelots eux-mêmes : ceux-ci risquent bien souvent de lourdes peines, allant de l'amende jusqu'à la "justice" patibulaire ! Pour s'être caché ou avoir été absent lors de la distribution de l'avance sur solde : vingt livres ; si la personne requise persiste à ne pas se présenter, les archers de marine⁵¹ l'arrêtent (s'ils peuvent la trouver), elle est alors condamnée à un mois de prison en port militaire et à dix mois de service sans solde (de quoi vivra sa famille ? telle est la menace !) ; si le matelot ne se présente pas après que son avance lui a été remise, il devient déserteur et risque le Conseil de guerre. La qualification de désertion emprunte, signalons-le, des formes multiples et l'on se retrouve aisément dans un mauvais cas. A la mer, la règle se révèle encore moins souple, nous y viendrons⁵².

f) Les dispositions incitatives

Le tableau doit ici être nuancé. La peur du gendarme ne saurait suffire à convaincre de servir sa Majesté. En premier lieu, l'avance de solde était versée trois mois avant le départ⁵³. Par ailleurs, des privilèges étaient accordés aux gens de mer : en matière militaire, ceux qui servaient se voyaient dispensés du "*logement des gens de guerre*", des "*guet et garde des portes des villes*"⁵⁴ ; pendant la durée de l'embarquement obligatoire, toutes les poursuites judiciaires étaient suspendues⁵⁵. On a pu croire qu'il existait des avantages fiscaux, mais, en fait, les mesures dans

50 - Cf. p. 11 supra : "*L'enrôlement, qui et comment ?*".

51 - Un corps d'archers dits "de marine" avait été constitué, afin de maintenir l'ordre dans les ports (hauts lieux de criminalité) et de rattraper les indociles et les insoumis.

52 - cf. partie II, infra.

53 - Règlement du 22 novembre 1673 fixe les rémunérations : p. ex., 50 L pour un maître canonnier, 21 L pour un canonier et de 12 à 15 L pour un simple matelot (Captier op. cit.).

54 - Ph. Henwood, op. cit.

55 - Guyot, op. cit., p. 188.

ce sens n'eurent jamais qu'un caractère ponctuel⁵⁶. En revanche, ni le privilège de pêche d'une part, ni les pensions accordées aux veuves⁵⁷ et les secours octroyés aux invalides⁵⁸ d'autre part n'ont été légendaires. Toutefois, le Trésor royal ne put assumer régulièrement ses engagements sur ces points.

g) Les exemptions de classe

Toute règle comporte des exceptions ; il existait quelques cas dans lesquels les hommes pouvaient échapper à l'obligation de servir le Roi. Ces dérogations demeurent cependant résiduelles dans les textes. Les malades, bien entendu, étaient exonérés de service "*en rapportant un certificat du syndic, du recteur, du médecin*"...⁵⁹. Afin de préserver l'activité privée, on consentait certaines dispenses, soit pour des campagnes ponctuelles (vers Terre-Neuve), soit en vue d'assurer la formation de nouveaux mousses⁶⁰. A certains moments, l'éternel déficit budgétaire conduit le Roi à vendre l'exemption aux communautés maritimes (villes, paroisses).

Les dispositions que nous venons d'évoquer, constituent un indéniable progrès si on les compare au système de la "presse". Les classes préservent les ressources humaines de l'activité commerciale et, en donnant théoriquement à "la Royale" les moyens de fonctionner, permettent d'assurer la maîtrise des mers, gage d'un négoce florissant : sur le papier, un chef d'oeuvre de pragmatisme ! Mais ceci n'est qu'une appréciation théorique et, lorsqu'il s'est agi d'appliquer réellement le système, l'intendance ne suivit pas toujours... On dut sans cesse recourir à la "presse" tout au long du XVIIIe siècle. N'est-ce pas le signe même de l'échec, au moins relatif ? Plus encore, si l'on observe la réception faite par le corps social à cette réforme, est-il permis de douter ?

56 - cf. J. Captier, op. cit., p. 66.

57 - Ordonnance du 10 janvier 1670, citée par J. Captier (op. cit., p. 70).

58 - Règlement du 23 septembre 1673, in J. Captier (op. cit., p. 68).

59 - Instructions adressées au Sieur Dorinville, commissaire ordinaire de la marine (citées par J. Captier, op. cit., p. 50).

60 - Une ordonnance d'août 1673 fixe le ratio de mousses par bateau qu'un patron devait prendre à son bord pour bénéficier d'une exemption personnelle (2/10, 3/20, etc.) ; cf. Guyot, op. cit.

II - LA REACTION SOCIALE

La réaction sociale s'est traduite par des résistances plus ou moins importantes selon les circonstances, les lieux et les intéressés. Les différentes et nombreuses causes qui en sont l'origine témoignent d'un malaise certain de la société maritime de l'époque, surtout en temps de guerre, auquel des mesures vont tenter de remédier.

A - Les résistances

Les résistances ont surtout été le fait des "*gens de mer*", c'est-à-dire des matelots. Mais l'importance du phénomène a été renforcée par la complicité des autorités locales.

1 - La désobéissance des gens de mer

Cette désobéissance à la volonté royale de la part des gens de mer s'est traduite de deux façons : la désertion et la révolte, la seconde forme étant plus violente que la première.

a) La désertion : la résistance par la fuite

Fuite au sens figuré ou au sens propre.

Au figuré, tous les moyens étaient bons pour échapper à la mer : l'imagination des gens de mer dans le recours aux subterfuges est surprenante.

Pour bénéficier de l'exemption accordée aux patrons de barques, des gens de mer s'associaient pour acheter une barque et s'en déclarer successivement patron.

D'autres arrivaient à se faire décerner le titre de patron alors même qu'ils n'avaient aucun bateau à commander.

Certains préféraient s'engager dans l'armée de terre, d'autres se prétendaient étrangers.

D'autres, encore, tentaient de faire reconnaître leur invalidité réelle ou

simulée ou se prétendaient malades (maladie de peau simulée) à l'occasion du contrôle médical.

Pour les plus fortunés, il y avait le recours à la corruption des fonctionnaires : commissaires des classes, chirurgiens... ; à l'étranger, les consuls français.

Les plus chanceux bénéficiaient de la protection de hauts personnages (évêques, nobles...) et se faisaient tout simplement exempter, exonérer du service.

Au propre, c'est prendre ses jambes à son cou !

Fuite à l'intérieur des terres, loin des côtes, en se cachant soit dans des villages voisins, soit dans les campagnes.

Fuite par l'abandon pur et simple : renoncement à la mer et changement de métier.

Fuite par changement de département, espérant ainsi se faire oublier après avoir créé une confusion sur les rôles.

Fuite, enfin, à l'étranger, soit en se réfugiant par voie de terre dans un pays voisin, soit lors de passages de bateaux étrangers dans les ports français.

b) La mutinerie : la résistance par l'opposition ouverte à l'autorité

La mutinerie est la deuxième forme de résistance aux classes. Selon Alain CABANTOUS, il ne faut pas limiter la mutinerie au traditionnel soulèvement généralisé et encore moins la prise du bâtiment par les mutins. En effet, la mutinerie désigne *"en fait, toute rupture avec l'ordre établi de la navigation"* et était officiellement considérée comme *"toute désobéissance ayant le motif apparent d'échapper à l'effet de l'autorité par la résistance"*⁶¹.

Les caractères de la mutinerie :

- individuelle (le fait d'un seul individu ou d'individus isolés), ou collective ; dans ce dernier cas, elle pouvait gagner en proportions inquiétantes, voire devenir une véritable émeute.

61 - Alain CABANTOUS : *"10 000 marins face à l'océan..."* éd. Publisud, Paris, 1991.

- verbale (injures) ou physique (du simple geste de mauvaise humeur à des échanges musclés pouvant entraîner des blessés et des morts).

- Brève ou interminable : brèves en mer, les mutineries à terre pouvaient se dérouler sur plusieurs semaines (en raison d'une plus grande liberté de manoeuvre pour les mutins).

- Action ou abstention. La résistance à l'autorité pouvait, en effet, prendre la forme d'une grève (abstention) méthodiquement organisée. Exemple : la grève des matelots à Toulon en 1705 qui refusèrent de reprendre le travail avant d'être payés. Parfois, *"même lorsqu'on était parvenu à mettre la main sur eux, ils continuaient la résistance, refusaient de marcher, se couchaient dans la poussière et affirmaient qu'ils aimeraient mieux être pendus que d'aller au port"*⁶². Il fallait alors les amener dans les ports sur des voitures et les fers aux pieds.

- En mer ou sur terre ; en mer, du fait de l'isolement du vaisseau, la mutinerie pouvait avoir des conséquences désastreuses, surtout en période de guerre. En 1710, par exemple, avait éclaté une révolte sur le Victoire, au large de Brest : l'équipage s'opposa à l'exécution des manoeuvres indispensables alors que l'on se trouvait en pleine guerre.

Dans 80 % des cas, les mutineries se déroulaient en pleine mer ou en rade au moment des escales, mais beaucoup plus rarement sur la terre ferme.

- Contre une personne ou un groupe déterminés qu'ils rendent plus particulièrement responsables de leurs souffrances, ou indéterminés.

Cependant, la résistance des gens de mer n'aurait pas eu une telle importance sans la complicité active ou passive des autorités locales.

62 - Jacques Captier : *"Etude historique et économique sur l'inscription maritime"* ; V. Girard et E. Brière, Paris, 1907, p. 120.

2 - Les "complices"⁶³ des gens de mer

Ces "complices" étaient les autorités locales, c'est-à-dire, au sens large, des autorités locales dépendant ou non du gouvernement royal : parmi elles, les autorités civiles (les villes et les bourgeois à leur tête, les fonctionnaires tels que les commissaires des classes ou les consuls français à l'étranger), les autorités ecclésiastiques (curés et évêques) et les autorités militaires. Complicité par :

- **Corruption.** Leur complaisance était parfois achetée. C'est ainsi que les plus fortunés des gens de mer achetaient à prix d'argent les fonctionnaires chargés de la levée pour qu'ils les remplacent par d'autres. La corruption se trouvait également dans les milieux médicaux avec les chirurgiens qui, moyennant finance, fabriquaient, lors d'un contrôle médical, un certificat d'exemption. A l'étranger, encore, certains consuls français pouvaient délivrer des pièces permettant aux matelots réfractaires au service de prolonger, sous une apparence légale, leur séjour.

- **Patronage.** Souvent, la complaisance était issue de liens familiaux, voire de liens entre protecteurs et protégés. Ainsi, des commissaires exemptaient leurs parents, amis et connaissances. Des protecteurs patronnaient les matelots : parmi ces protecteurs, on trouvait des gentilshommes et des nobles (la Marquise d'Asserac par exemple), des curés et évêques, des présidents et des officiers. Lorsque ces protecteurs *"étaient de hauts et puissants personnages, les intendants en avertissaient le Ministre ou le Roi, pour lui demander d'imposer son autorité ; s'il s'agissait de gens de condition plus modeste, les autorités locales (c'est-à-dire ici les agents du Roi) sévissaient elles-mêmes"*⁶⁴.

- **Intérêt.** Les armateurs et marchands, pour des raisons économiques évidentes, engageaient et employaient des matelots insoumis dépourvus de

63 - Il faut mettre à part les capitaines de vaisseaux de guerre qui, loin d'être "complices" des gens de mer, ne s'opposaient pas moins au système des classes parce qu'ils étaient mécontents d'avoir été déchargés du soin de fournir les vivres à leurs équipages, de leur payer la solde et de ne pouvoir les former à leur guise. Cette opposition se traduisait essentiellement par des levées et des échanges illégaux de matelots.

64 - Jacques Captier (op. cit., p. 142).

bulletins ou déserteurs (falsification des listes des gens embarqués, équipages complétés en rade...).

- **Nécessité.** En effet, il ne faut pas oublier le rôle des femmes qui n'hésitaient pas à provoquer de véritables émeutes contre l'enrôlement de leurs maris (ces derniers étant souvent leur seule source de subsistance), ni celui des villages qui cachaient les insoumis. D'ailleurs, le soutien actif des familles et des habitants encourageait le refus.

- **Humanité.** Les prêtres prenaient la défense des marins séditeux en faisant valoir leur situation familiale et leur détresse matérielle et morale et, parfois, prêchaient la résistance ouverte. Mais il faut noter que le comportement du clergé était différent d'une paroisse à l'autre.

Mais pourquoi tant de résistance aux classes ?

B - Les causes

Si des raisons économiques et commerciales ont conduit les autorités locales à prendre nettement position en faveur des gens de mer, ces derniers ont, quant à eux, résisté aux classes tant pour des raisons économiques que pour des raisons humaines, raisons présentant un même visage : la misère.

Grande compagne des matelots malgré eux, elle les suit partout : sur mer et sur terre.

1 - La misère des gens de mer

Partir au large sur de grands vaisseaux au service du Roi n'était jamais une partie de plaisir.

a) Mauvais traitements et châtiments cruels

Les mauvais traitements et les humiliations étaient quotidiens et s'ajoutaient aux châtiments arbitraires, abusifs, répétitifs et souvent cruels tels que

la mort, la cale sèche ou ordinaire (estrapade marine), la peine de la "*bouline*" et ses coups de garcettes (petites cordes), le supplice consistant à placer des mèches enflammées entre les doigts du patient, les privations alimentaires et les privations de solde.

La sentence dépendait moins du degré de gravité de la faute que la personnalité de l'officier qui exerçait la justice.

b) La nourriture et l'hygiène à bord

La nourriture était exécration et défectueuse, tant en qualité qu'en quantité (la diminution des rations est fréquente), faute de vivres suffisants et par leur mauvaise conservation (viande avariée, eau croupie...).

Le problème de ravitaillement se faisait surtout sentir à bord des bâtiments du Ponant ; ceux du Levant (eaux méditerranéennes), plus petits, tenaient la mer moins longtemps et faisaient escale plus souvent.

D'autre part, à l'insuffisance énergétique de la plupart des rations, s'ajoutait la redoutable uniformité du régime alimentaire.

L'hygiène était déplorable à bord : le manque de propreté - les matelots ne se lavaient qu'à l'eau de mer -, l'insuffisance de vêtements - ils gardaient la même chemise humide et sale plusieurs jours -, l'entassement des hommes dans des locaux restreints et mal aérés, la cohabitation des hommes sains avec des malades ou même avec des animaux de fermes embarqués pour améliorer l'ordinaire des officiers, ne manquaient pas de provoquer des maladies, voire, en raison de l'insuffisance des remèdes embarqués, de véritables épidémies dévastatrices (scorbut, dysenterie, maladies pulmonaires).

c) La guerre et les pirates

Les combats entre vaisseaux de guerre ennemis étaient atroces et dévastateurs : les boulets de canon causaient de nombreux morts mais laissaient beaucoup de mutilés qui, une fois rentrés à la maison, ne pouvaient subvenir à

leurs besoins, ni à ceux de la famille par le travail.

D'autre part, les marins pouvaient tomber entre les mains des ennemis qui, soit demandaient une rançon, soit procédaient à un échange de prisonniers, voire entre celles de pirates et alors être emmenés en esclavage.

2 - La misère des gens de mer sur terre

Violation des privilèges reconnus par le Roi et dénuement complet de leur famille, voilà ce qui attendait les marins à leur retour sur terre.

a) La violation des privilèges des gens de mer⁶⁵

En contrepartie de leur service triennal ou quadriennal effectué pour le Roi, les gens de mer bénéficiaient de toute une série de privilèges. Mais ceux-ci étaient peu respectés par des personnes sans scrupules. C'est ainsi qu'ils y avait de fréquentes atteintes à l'exemption du service dans la milice pour garder les côtes, que des décisions portant exemption du logement des gens de guerre (fantassins) n'étaient pas observées, que des levées de soldats de l'armée de terre avaient lieu parmi les matelots malgré les interdictions, que des allocations, dont l'attribution était prévue aux veuves par des textes n'étaient pas payées.

Jacques CAPTIER cite, par ailleurs, le cas de "*simples particuliers, des seigneurs ou des gens d'Eglise (qui) s'arrogeaient arbitrairement le droit d'établir sur les pêcheurs des taxes très onéreuses*"⁶⁶.

b) Le dénuement des familles

Les matelots "*levés*" devaient percevoir une solde ; mais celle-ci n'était pas toujours payée, les coffres de l'Etat étant souvent vides. Des chefs d'escadre étaient parfois obligés de recourir à l'emprunt pour éviter d'éventuelles révoltes. L'exemple des matelots d'Antibes est caractéristique : en 1705, les matelots n'ont

65 - Il faut également évoquer le privilège consistant en la suspension des poursuites des créanciers pendant la durée du service. Mais des créanciers cupides et peu honnêtes n'hésitaient pas à entamer des poursuites, ce qui entraînait de nouveaux frais pour les matelots endettés.

66 - Jacques Captier, op. cit., p. 110.

pas été payés de la campagne de 1704 alors que, pour certains d'entre eux, il restait encore à payer celles de 1702 et 1703 !

L'absence et l'irrégularité dans le versement de la solde promise, ajoutées au manque à gagner durant l'année du service et les quelques jours précédant la levée (ils ne pouvaient partir pêcher au large), plongeaient le matelot et sa famille dans la détresse et le dénuement le plus complet.

A bord des vaisseaux du Roi, l'appréhension que leurs femmes et/ou leurs enfants ne meurent de faim les travaillait sans relâche. Les matelots tentaient de la noyer dans de l'alcool frelaté.

"Tout le monde fuit la mer", écrivait un commissaire des classes en 1780, "l'exemple qu'ils ont devant les yeux de voir les familles des gens de mer mourir de faim, faute d'être payé n'est pas un motif d'encouragement pour faire embrasser le parti de la mer"⁶⁷.

Quelles solutions apporter ?

C - Les remèdes

Deux séries de mesures ont été prises au cours du siècle (concernant notre étude), soit par des textes (ordonnances, règlements, déclarations, instructions), soit par la pratique, les unes allant vers un allègement du système, les autres, purement sociales, tendant à calmer les esprits.

1 - Allègement du système

Nous n'étudierons ici que deux exemples : l'aménagement d'exemptions et l'assouplissement de l'appareil répressif.

67 - M. Conseil, Commissaire des Classes à Dieppe, 28 avril 1780 (Archives de la Marine C4.145).

a) L'aménagement d'exemptions

Des instructions ont prévu des cas de réforme pour maladie ou infirmité, sur certificat du syndic, du recteur, du médecin, du chirurgien et des principaux habitants de la paroisse. Etant donné que pour le commerce, "*il faut des gens propres et attendus aux choses auxquelles on les destine*" (COLBERT de TERRON)⁶⁸, des matelots étaient parfois déchargés de leur tour de service pour faire le voyage de Terre-Neuve (simple sursis) et des patrons et maîtres de barque et des capitaines de vaisseaux marchands étaient exemptés.

Lois XIV, par une faveur toute particulière, accorda une exemption collective à la population maritime de Dunkerque ; celle-ci fut confirmée par Ordonnance en 1759.

b) L'assouplissement de l'appareil répressif⁶⁹

Le Roi va user tantôt de clémence, tantôt de rigueur envers les déserteurs et les mutins. Nous ne parlerons ici que des mesures de clémence.

Lorsque les déserteurs étaient condamnés aux galères, ils n'y allaient pas tous : un tirage au sort avait lieu et seul celui qui tirait le billet noir devenait galérien et servait ainsi d'exemple aux autres.

Lorsque des coupables étaient graciés, on avait recours à la plus large publicité afin, là aussi, de servir d'exemple.

Le 16 novembre 1759, la législation pénale concernant les insoumis et les déserteurs fut remaniée. Désormais, le système de la peine unique (les galères perpétuelles pour tout déserteur quelles qu'aient été les circonstances) cède la place à un éventail de peines : celle de l'emprisonnement à temps (8 jours), celle

68 - Jacques Captier, op. cit., p. 52.

69 - Il faut préciser que, avant le prononcé de la sentence, le mutin "*pouvait invoquer, souvent à bon escient, les charges de famille ..., l'état de ses services, son repentir*", Alain CABANTOUS, op. cit., p. 420.

des fers au pain et à l'eau, celle de la campagne avec diminution ("*basse paye*") ou privation totale de la solde, enfin celle des galères à temps (3 ans) ou à perpétuité.

In fine, plusieurs ordonnances d'amnistie, bénéficiant de la plus large publicité (par exemple celles de 1730 et 1744), ont été prises afin de faire rentrer ceux qui s'étaient cachés à l'intérieur des terres ou réfugiés à l'étranger.

2 - Les mesures sociales

Les unes étaient en faveur des gens de mer eux-mêmes, les autres en faveur de leur famille.

a) En faveur des gens de mer

Il était urgent d'assurer convenablement la rémunération des gens de mer. Ce fut l'objet de nombreux textes, ordonnances et règlements sur les modalités de paiement et les montants des versements.

Puis il a été décidé, après quelques aménagements, une retenue de quelques deniers par livre sur tous les salaires tant de la Royale que de la Marine marchande et sur le montant des prises (après quelques déductions).

Les sommes recueillies étaient reversées sous forme de pensions aux invalides. Les ressources de l'Etablissement des invalides furent accrues. Des hôpitaux furent édifiés pour abriter et recueillir les estropiés et infirmes à la suite de blessures reçues pendant le service du Roi. Les invalides étaient dispensés de tout service personnel. Une Ordonnance du 25 juin 1718 accorda à perpétuité l'exemption de la capitation.

b) En faveur des familles

L'intérêt porté à la famille des gens de mer va se manifester par une aide matérielle/pécuniaire, sous forme d'allocations, de récompenses, de gratifications, de remise aux veuves des avances faites à leurs maris morts au cours

du service.

Des commissaires aux classes et des intendants proposaient parfois du travail aux femmes de matelots "*levés*".

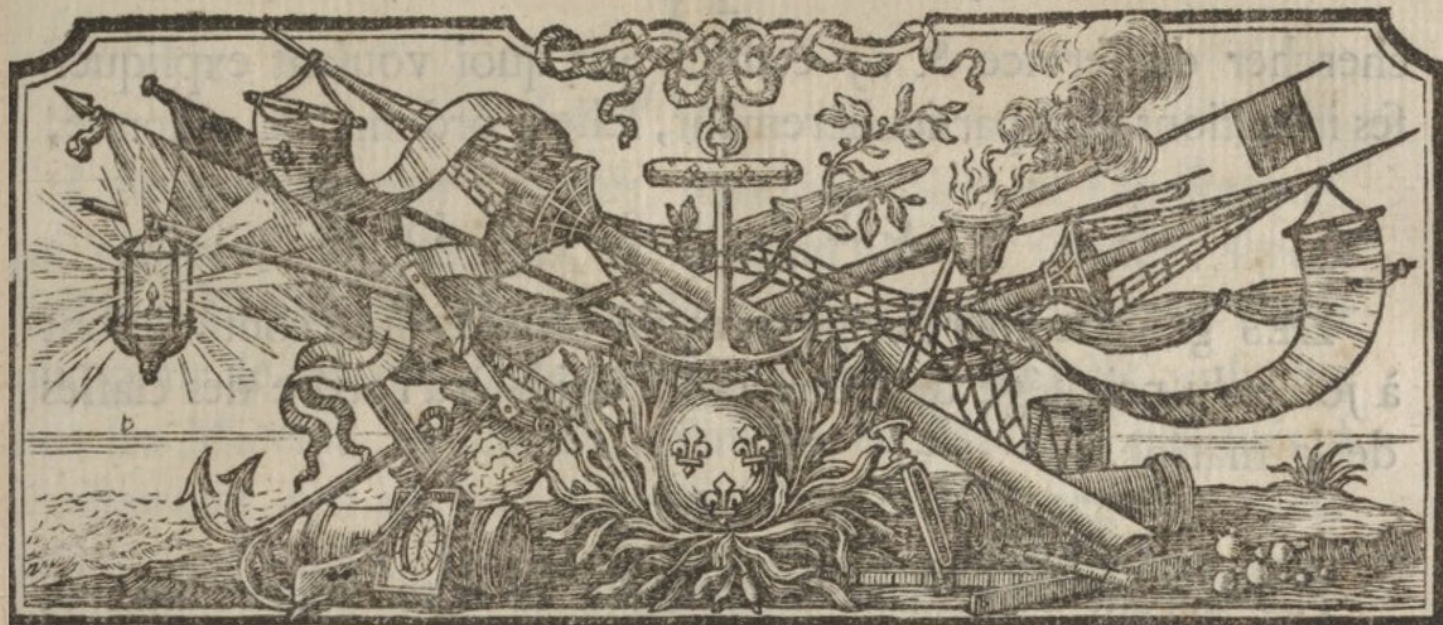
S'occuper des enfants, c'était aussi un moyen de se ménager des marins pour l'avenir et d'apaiser l'appréhension des matelots "*levés*" qui partaient. Les enfants, les orphelins surtout, recevaient une éducation à la fois générale et professionnelle : on désirait en faire des pilotes et des ingénieurs. Les patrons de barques étaient obligés de faire monter un novice à bord pour lui apprendre le métier.

Le Roi encourageait toutes les institutions d'aide aux familles des gens de mer et les soutenait matériellement.

Malgré toutes les dispositions prises, le malaise régnait toujours. Les Ordonnances étaient peu respectées.

En temps de guerre, le poids du système se faisait plus lourdement ressentir : la Royale manquant d'hommes, les autorités maritimes n'observaient plus les mesures qu'elles avaient prises ni leurs promesses faites aux gens de mer et avaient recours à la "presse", à la fermeture des ports et à la levée simultanée de deux classes !

Une réforme de grande envergure s'imposait pour guérir un système malade : ce sera l'objet de l'Ordonnance de 1784.



ORDONNANCE DU ROI,

Qui dispense de l'ordre des Classes de la Marine, tant les Matelots originaires de la ville de Dunkerque, que les étrangers qui viendront y chercher du service & s'y établir.

Du 16 Février 1759.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ voulant donner de plus en plus à la ville de Dunkerque des marques de sa protection, & favoriser le commerce qui se fait en ce port, en facilitant les moyens de former les équipages des navires qui y arment, Elle a jugé à propos de dispenser de l'ordre des Classes de la Marine, tant les Matelots originaires de ladite ville, que les étrangers qui viendront y

chercher du service & s'y établir: Sur quoi voulant expliquer ses intentions plus particulièrement, Elle a ordonné & ordonne,

A R T I C L E P R E M I E R.

LES gens de mer, originaires de Dunkerque, continueront à jouir du privilège de n'être point assujétis à l'ordre des classes de la marine.

I I.

ILS auront cependant attention à se faire inscrire eux & leurs enfans sur le registre particulier qui sera tenu au bureau des Classes à leur égard.

I I I.

IL en sera de même des gens de mer des pays étrangers, qui viendront chercher du service à Dunkerque ou voudront s'y établir, lesquels jouiront du privilège de n'être point assujétis à l'ordre des classes de la marine; & ils observeront seulement de se faire inscrire sur le registre particulier des étrangers, en justifiant de leur pays.

I V.

LES uns & les autres qui auront été ainsi inscrits sur les registres particuliers du bureau des Classes pour les Dunkerquois & pour les étrangers, ne pourront être commandés d'autorité pour servir sur les vaisseaux de Sa Majesté.

V.

ILS pourront néanmoins être admis à s'y embarquer, lorsqu'ils se présenteront de gré à gré pour y servir; & il leur sera accordé des salaires proportionnés à leur bonne volonté & à leur capacité, sans que pour raison de leur engagement volontaire, ils puissent être forcés à entreprendre une nouvelle campagne après celle qu'ils auront remplie.

LES gens de mer françois, non originaires de Dunkerque, qui viendront s'y habituer ou y chercher du service, seront entièrement assujétis à l'ordre des Classes, & commandés à leur tour pour le service sur les vaisseaux de Sa Majesté, ainsi que tous les Matelots, Pêcheurs, Novices & Mousses habitués à Dunkerque, qui ne seront point inscrits sur les registres particuliers, l'un pour les Dunkerquois, & l'autre pour les étrangers.

V I I.

LES enfans desdits Matelots, nés à Dunkerque, ou qui naîtront en cette ville, pourront être inscrits sur les registres des Dunkerquois, & comme tels, jouir du privilège de ne servir sur les vaisseaux de Sa Majesté que de gré à gré, par engagement volontaire à chaque campagne.

MANDE & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, & à l'Intendant de la Marine à Dunkerque, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente ordonnance, qui sera lûe, publiée & affichée par-tout où besoin sera. FAIT à Versailles le seizième jour du mois de février mil sept cent cinquante-neuf. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, BERRYER.

LE DUC DE PENTHIÈVRE,
Amiral de France.

V^U l'Ordonnance du Roi, à nous adressée, avec ordre de tenir la main à son exécution. MANDONS à l'Intendant de la Marine à Dunkerque, & autres Officiers qu'il appartiendra, de la faire exécuter suivant sa forme & teneur;

& ordonnons aux Officiers de ladite Amirauté, de la faire enregistrer à leur greffe, lire, publier & afficher par-tout où besoin fera, & en la manière accoutumée. FAIT à Versailles le dix-neuf février mil sept cent cinquante-neuf. *Signé* L. J. M. DE BOURBON. *Et plus bas*, Par Son Altesse Sérénissime. *Signé* DE GRANDBOURG.

POUR LE ROI.

*Collationné à l'original, par Nous Écuyer, Conseiller
Secrétaire du Roi, Maison, Couronne de France
& de ses finances.*

A P A R I S,
DE L'IMPRIMERIE ROYALE

M. D C C L I X.