

## Constituer le personnel des équipages, de 1626 à nos jours

### L'inscription maritime

Une marine, ce sont naturellement des bâtiments et des équipages. Si notre pays possède trois façades maritimes en métropole et un important domaine maritime outre-mer, constitué dès le XVII<sup>e</sup> siècle, ce qui a priori lui donne une importante ressource en gens de mer, le recrutement des équipages de la Marine a toujours constitué un défi relatif, plus qu'en Grande-Bretagne, dont le caractère insulaire incitait davantage au choix des professions maritimes, encore que...

Dans le présent article, nous souhaitons retracer les dispositions prises par la France pour armer ses bâtiments de guerre en personnel équipage grâce à l'inscription maritime, le plus ancien des systèmes, supprimé en 1965, qui fut longtemps la concrétisation de ce que devrait être encore aujourd'hui le lien entre marins du commerce et de la pêche et marins militaires, gens de mer au service de leur pays.

#### 1. La presse ou les classes ?

Dès sa création la marine royale fut confrontée au défi du recrutement de ses équipages. Les besoins de celle-ci et des marines du commerce et de la pêche étant concurrents et l'embarquement commercial étant plus rémunérateur, le pouvoir royal imagina successivement de contraindre les marins qui avaient servi une fois dans la première comme matelot, canonnier ou marinier de ne pas quitter le royaume pour y servir encore en cas de besoin (ordonnance d'avril 1635) puis au contraire de libérer ceux qui y avaient déjà servi pour ne contraindre que les marins du commerce qui ne s'étaient pas encore soumis à cette obligation (ordonnance du 4 mars 1643). En 1647, Mazarin prescrivit aux capitaines du commerce de lever eux-mêmes au sein de leurs équipages trois marins à mettre à disposition des officiers de port (ordonnance du 5 mars).

Pour atténuer la contrainte du service de l'État, le pouvoir commença à y associer quelques avantages ou plus exactement à diminuer la misère des familles restées à terre : l'ordonnance du 31 octobre 1647 les exempta des contributions liées au frais d'étape et de logement des soldats en transit. C'était une bien petite avancée et toutes ces dispositions d'enrôlement échouèrent : les contraintes conduisaient à une importante désertion, d'autant que l'État payait mal et avec retard ses équipages.

En 1665, alors que la France prenait part au conflit entre l'Angleterre et les Provinces-Unies aux côtés de ces dernières, la marine royale imagina avoir recours au système de la presse, qui consistait à rafler les marins dans les ports pour les contraindre au service à bord des bâtiments du Roi ; les enrôlements contre leur gré devaient cesser lorsque le nombre de marins visé était atteint. Les ports du Poitou et de la Saintonge furent fermés afin que tous leurs marins fussent dirigés vers les vaisseaux du Roi. La faible réussite de la mesure entraîna la fermeture de tous les ports de France par Colbert en 1666. Mais, bien que largement pratiqué outre-Manche, le système de la presse fut un échec en France. Ainsi naquit l'idée d'attribuer aux marins s'enrôlant pour trois ou quatre ans au service du Roi une indemnité touchée en dehors des embarquements effectifs, prémisses d'une demi-solde<sup>1</sup>.

#### 2. Le choix des classes.

1668 vit un premier essai du système des classes<sup>2</sup>. Dans le Sud-Ouest un recensement de tous les marins fut entrepris ; on les répartit en trois classes, l'idée étant que chaque marin dût servir le Roi une année sur trois, payée en demi-solde à terre, en solde entière lors des embarquements effectifs, la contrainte étant atténuée par l'exemption de certaines contributions. Colbert généralisa le système à toutes les côtes de l'Ouest en 1669, chaque province faisant l'objet d'un édit particulier, puis aux côtes méditerranéennes en 1670<sup>3</sup> ; il y avait alors quatre ou cinq classes. C'est à ce moment qu'apparurent les premiers commissaires des classes.

Mais, dans les années qui suivirent, après de premières réussites du système des classes, celui-ci se montra incapable de pourvoir aux équipages nécessaires à la flotte de d'Estrées contre celle de Ruyter,

<sup>1</sup> J. de Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, in Revue maritime et coloniale, tome douzième, Librairie de Challamel ainé, 1864, pp. 571 à 577.

<sup>2</sup> Selon certaines sources, il intervint dès 1665...

<sup>3</sup> J. de Crisenoy, *Ibid*, pp. 581 et 587.

car les besoins exigeaient le service simultané de deux classes. Pour pallier les nombreuses désertions, il fallut avoir encore recours au régime de la presse en fermant les ports de l’Océan<sup>4</sup>.

En 1674, Colbert eut pour la première fois l’idée d’engager de manière prolongée des marins afin qu’ils constituassent le socle des équipages de vaisseau constamment armés, mais ce plan ne fut pas mis à exécution. Par l’ordonnance du 7 août 1675, il mit par ailleurs en place la première caisse des gens de mer<sup>5</sup> pour assurer la subsistance des familles pendant que les hommes étaient à la mer au service du Roi<sup>6</sup>.

Cependant, le fils de Colbert, Seignelay, eut encore la plus grande difficulté à constituer les équipages des bâtiments du Roi en 1688 alors que la France s’opposait quasiment à toute l’Europe : les matelots étaient bien inscrits sur les registres des classes (58 000 marins inscrit alors), mais on ne les trouvait pas toujours en temps de guerre, quand le tour de service ne suffisait pas aux besoins. C’est en raflant les pêcheurs de Normandie que les équipages de Tourville purent être complétés et vaincre l’ennemi à Béveziers le 6 juillet 1690<sup>7</sup>. Ainsi, si le système des classes était désormais bien institué par l’ordonnance de 1689, il ne fonctionnait pas encore très bien.

Jusqu’au règne de Louis XVI, le dispositif ne connut pas d’évolutions majeures. Son fonctionnement restait très imparfait, avec ses abus et injustices ; il fit l’objet d’inspections ponctuelles ordonnées par l’ordonnance du 27 septembre 1776, laquelle avait divisé le littoral en six départements.



Matelots vers 1786.  
(dessin de Valmont)



Matelots vers 1786.  
(dessin de Max Bertrand)

A cette époque, tous les matelots et officiers mariniers provenait de l’inscription maritime.

(Les deux artistes idéalisent ici la tenue des marins. Ces derniers avaient l’obligation d’embarquer avec des harnais qu’ils devaient acquérir avant de rallier le bord. La liste de ces harnais était définie, mais le modèle des différents effets ne l’était pas, ce qui laissa aux artistes toute latitude pour imaginer à quoi ressemblaient les marins de la fin de l’Ancien Régime)

L’ordonnance du 31 octobre 1784 avec ses 46 pages est assurément le premier texte qui organisa le système des classes avec le plus de précision. Il fit d’abord le constat que les inspections de 1776 ne suffisaient plus et que des officiers devaient être affectés à ce service en permanence pour en surveiller l’administration. Ainsi apparurent les inspecteurs et les chefs des classes, généralement officiers de vaisseau en retraite, en plus des commissaires des classes assurant déjà la gestion. Le texte organisait les quartiers maritimes – chaque quartier disposait de sa caisse des gens de mer –, certains étant à

<sup>4</sup> *Ibid*, p. 591.

<sup>5</sup> À distinguer de la caisse des invalides de la marine qui ne fut réellement créée qu’en mai 1709.

<sup>6</sup> J. de Crisenoy, *Ibid*, pp. 600 et 601.

<sup>7</sup> *Ibid*, pp. 609 et 611.

l'intérieur des terres au bord des grands fleuves<sup>8</sup>, eux-mêmes divisés en syndicats de gens de mer avec à leur tête des syndics, anciens officiers mariniers, capitaines ou patrons.

À cette époque, pour exercer un métier en rapport avec la navigation sur l'eau, il fallait être inscrit sur le registre de la matricule. Ces marins de toute nature étaient astreints au service de l'État et leur mobilité était contrainte, mais ils jouissaient en contrepartie d'exemptions et de quelques priviléges qui leur avaient été accordés le 21 mars 1778. Les marins inaptes au service bénéficiaient d'un soutien financier par le versement d'une pension d'invalidité, plus ou moins importante selon que la blessure relevât du service sur un bâtiment du Roi ou non. Les veuves et orphelins de ceux morts en service recevaient des gratifications. A partir de 60 ans, âge maximal du possible rappel, une pension était versée si des conditions de service effectif sur bâtiments militaires et civils étaient atteintes, selon des règles assez complexes.

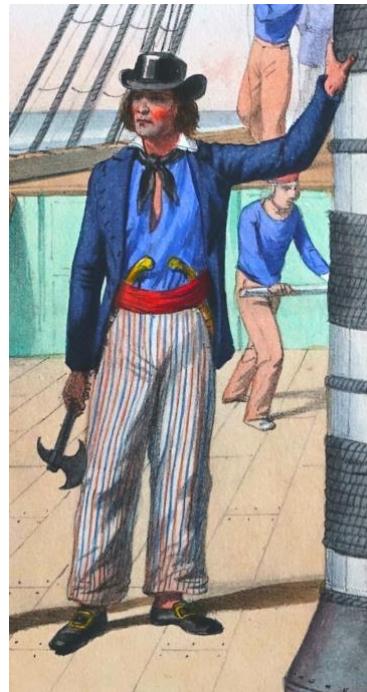
L'ordonnance d'octobre 1784 prévoyait enfin que les levées de matelots de mer et de fleuve et les ouvriers « maritimes » se feraient désormais par rôles individuels au moyen d'états nominatifs, en prenant en compte la situation individuelle, concédant des avantages aux chefs de famille, et non plus par classe entière. Pendant l'embarquement sur les vaisseaux du Roi, les familles des marins levés recevaient des avances de solde de la part de la caisse des gens de mer.

En 1788, l'effectif mobilisable par l'inscription était de 48 000 matelots, 8 600 novices, 7 900 mousses et 14 400 officiers mariniers – à l'époque, les quartiers-maîtres et les contremaîtres faisaient partie de cette catégorie et les officiers mariniers ne pouvaient être « de carrière » –, soit un total d'environ 79 000 marins disponibles en cas de guerre<sup>9</sup>.

L'Assemblée constituante confirma le système des classes par le décret du 31 décembre 1790. Ce texte corrigea cependant quelques mesures excessives de 1784 : désormais, l'appel des marins ne concernait plus que ceux qui avaient entre 18 et 56 ans – de l'âge de 10 ans à celui de 18 ans, il était possible d'embarquer comme moussa ou novice mais sans être inscrit sur la matricule – ; en temps de paix, les marins des fleuves au-delà de la remontée de la marée ou de l'endroit jusqu'où les bâtiments de mer pouvaient naviguer, des rivières, des lacs... n'étaient désormais susceptibles d'être appelés sur les bâtiments du Roi qu'une seule fois et pour une durée maximale d'un an.

L'Assemblée confirma par ailleurs l'institution de la caisse des invalides par le décret du 30 avril 1791<sup>10</sup> ; celle-ci était abondée par le prélèvement de 3% sur les soldes et salaires des marins inscrits, qu'ils servissent dans la marine militaire, à la pêche ou au commerce<sup>11</sup>, d'une rente viagère sur la tête du Roi (*sic*), mais aussi d'un pourcentage des dépenses du département de la Marine – ces deux sources de revenus allaient rapidement disparaître... On attendait une augmentation de l'effectif (113 000 au lieu des 75 000 inscrits en 1789) grâce à une meilleure gestion et plus de proximité et de justice – le décret du 25 juillet 1792 prévit 372 syndics, aux côtés de 108 agents de l'administration, pour 74 quartiers répartis entre 10 arrondissements (Dunkerque, Le Havre, Cherbourg, Brest, Lorient, Nantes, Rochefort, Bordeaux, Bayonne, Toulon).

Mais les objectifs numériques furent loin d'être atteints et, quand la France entra en guerre, la Convention autorisa les agents des classes à requérir la force publique pour contraindre les gens de mer à servir sur les vaisseaux de la République (décret du 21 septembre 1793), voire à faire des rafles dans les tavernes des ports pour enrôler des hommes qui n'étaient aucunement marins. Il n'y avait par ailleurs



Matelot en 1792 (un curieux pantalon...).  
(Dessin de Marbot)

<sup>8</sup> Au bord de la Loire, existaient par exemple les quartiers d'Angers, Saumur, Tours, Orléans et Nevers. Les bateliers étaient donc tenus de s'inscrire !

<sup>9</sup> Accra Martine et Meyer Jean, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988, p. 28.

<sup>10</sup> A partir de 1791, tous les textes mentionnés dans cet article sont issus des Recueil des lois de la Marine, des Annales maritimes et coloniales, des Bulletins officiels de la Marine et du Journal officiel de la République française. Ils ont tous été consultés.

<sup>11</sup> *L'inscription maritime au corps législatif*, in Revue maritime et coloniale, tome dix-septième, Paul Dupont et Challamel ainé, 1866, p. 562.

aucun objectif qualitatif. Le marin de la pêche ou du cabotage ne pouvait être considéré comme directement bon pour le service sur les vaisseaux : « *Les marins professionnels étaient eux-mêmes déconcertés par la complexité des manœuvres des vaisseaux de guerre. C'étaient en effet d'énormes machines, aux organismes multiples et dont il importait de coordonner les mouvements à peine de catastrophe. La seule manœuvre des voiles, la seule connaissance du pouillage impliquaient une longue familiarité avec le navire et une expérience confirmée. Mais la plupart des recrues, qui représentaient en moyenne les équipages, ne savaient rien, n'avaient jamais navigué hormis sur de méchantes barques de pêche, et tremblaient à la seule pensée de grimper dans la mâture par beau temps... »*<sup>12</sup>.

### 3. L'adoption de l'inscription maritime.



Des canonniers en 1795.  
(Dessin de Maurice Toussaint)

La loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) créa l'inscription maritime en remplacement du système des classes proprement dit. Elle concernait désormais tous les marins de 18 à 50 ans. Les inscrits étaient répartis en quatre classes, en fonction de leur situation personnelle, les célibataires étant appelés couramment alors que les veufs, mariés et pères de famille avaient vocation à ne l'être qu'exceptionnellement ; les célibataires étaient également les premiers appelés en cas de besoin<sup>13</sup>. Sous la supervision des agents de l'inscription, les marins étaient gérés dans les quartiers par les syndics des marins, appellation remplaçant celle de syndics des gens de mer, eux-mêmes anciens inscrits hors service ou pensionnés (arrêté du Directoire exécutif du 21 ventôse an IV – 11 mars 1796). La loi de brumaire an IV ajouta par ailleurs des avantages à l'ancien système. Ainsi, elle prévit que la caisse des invalides payât aux enfants de moins de dix ans d'un marin alors au service de l'État une prime facilitant sa subsistance et son éducation en l'absence du père, mais ce ne fut guère appliqué jusqu'à la guerre de Crimée<sup>14</sup>.



Matelots en 1804.  
(Dessin de Maurice Toussaint)

Les dispositions de l'an IV devaient subsister jusqu'en 1845. Pour autant, la loi Jourdan-Delbrel du 19 fructidor An VI (5 septembre 1798) instituant la conscription et le service militaire obligatoire pour tous les Français en âge de porter les armes allait perturber le système de l'inscription. En principe, elle ne s'appliquait qu'à l'armée, en complément de l'enrôlement volontaire ; les inscrits maritimes en furent d'abord exclus. Mais, en mal d'effectifs, l'Empereur allait commencer à faire appliquer la loi à partir de 1803 pour les ouvriers (arrêté du 23 ventôse an XI – 14 mars 1803) et 1808 pour les autres<sup>15</sup> en amplifiant le recours aux inscrits pour compléter les rangs de la Grande Armée à partir de 1811<sup>16</sup>.

Ces marins prélevés dans les classes des départements maritimes cherchaient naturellement à se soustraire à leurs obligations, d'autant qu'un doute subsistait quant aux conséquences de l'inscription maritime sur la conscription, jugées par certains comme incompatibles.

<sup>12</sup> Bordonove Georges, *Les marins de l'an II*, Robert Laffont, 1974, p. 91.

<sup>13</sup> Villiers Patrick et Culierier Pascal, *Du système des classes à l'inscription maritime : le recrutement des marins français de Louis XIV à 1952*, in Revue historique des Armées n°147, 1982, pp. 49 et 50.

<sup>14</sup> Giraud Horace, *De l'inscription maritime*, in Revue maritime et coloniale, tome cinquième, Librairie de Challamel ainé, 1862, p. 377.

<sup>15</sup> Lettre du ministre de la Marine (sans date) sur la répartition de 3000 conscrits de la classe 1808 à appeler en Hollande. SHD Vincennes MV BB 8 2728.

<sup>16</sup> Répartition entre les équipages de haut-bord et de flottille et les régiments d'artillerie de la marine de 20 000 conscrits à lever dans les départements maritimes sur les classes 1811 à 1816. SHD Vincennes MV BB 8 2728.

L'Empereur dut lui-même rappeler qu'un inscrit ne servant pas actuellement dans la marine ne pouvait arguer de son possible rappel ultérieur dans ce cadre pour échapper aux obligations militaires de la conscription<sup>17</sup>, ce qui contrevenait aux dispositions rappelées par la circulaire du ministre de la Marine du 15 décembre 1806 qui, à l'époque, voulait préserver les inscrits, ou ceux réunissant les conditions pour le devenir, de l'appel à servir dans l'armée.

Pour autant, Napoléon avait extrait des professions éligibles à l'inscription les cordiers, tonneliers et poulieurs en fructidor an XII (août – septembre 1804) et les scieurs de long le 1<sup>er</sup> janvier 1807, jugeant qu'il était trop aisément de se réclamer de ces professions pour échapper à la conscription au profit de l'armée. Il précisa cette disposition le 19 mars 1808 en posant que seuls les charpentiers de vaisseau, les perceurs, les calfats et les voiliers étaient désormais susceptibles d'être inscrits maritimes. Pour les autres ouvriers, en cas d'appel, le service dans l'Armée était donc la règle.

Le côté positif du recours à ceux qui auraient pu être inscrits ou, en définitive, aux inscrits eux-mêmes pour la reconstitution des effectifs de la Grande Armée fut la régression du sentiment du caractère injuste de l'inscription s'appliquant aux marins, car les Français de l'intérieur étaient eux aussi fortement mobilisés.



Maître, aide et ouvrier de la Marine en 1808.  
(Dessin de Valmont)

#### 4. Une inscription maritime jugée plus contraignante que la conscription.



Matelots en 1825.  
(Dessin de Valmont)

La Restauration maintint le système de l'inscription maritime, alors que la conscription avait été abolie par la Charte constitutionnelle du 4 juin 1814. Les lois Gouvion-Saint-Cyr du 10 mars 1818, puis la loi Suchet du 9 juin 1824, textes du ministère de la Guerre, rétablirent la conscription, mais n'impactèrent pas l'inscription maritime. En 1825, celle-ci comptait 94 611 inscrits dont 73 053 officiers mariniers, matelots, novices et mousses<sup>18</sup>.

Cependant, l'inscription maritime comme l'établissement des invalides furent vivement attaqués à la Chambre des députés en 1831, la première étant jugée despote, ce que l'administration réfuta. Le principe du financement exhaustif de la caisse du second par le Trésor fut écarté<sup>19</sup>.

La loi Soult sur le recrutement de l'Armée du 21 mars 1832 n'eut également aucun impact sur le système de l'inscription, son article 14 considérant que les jeunes marins portés sur les registres-matricules de l'inscription maritime et les charpentiers de navires, perceurs, voiliers et calfats immatriculés avaient satisfait à l'appel.

Cependant, en 1835 la Marine constatait l'imperfection de l'inscription : lorsqu'une levée était faite, il était courant que de nombreux marins du « grand commerce » ne pussent répondre à l'appel, car ils étaient alors au bout du monde. Le milieu de la pêche et du cabotage contribuait donc davantage avec des marins certes aguerris, mais moins rompus à la manœuvre des grands bâtiments. La levée permanente fut dès lors instituée (circulaire du 9 avril 1835<sup>20</sup>) : elle avait pour but d'appeler au service de l'État tout officier marinier ou matelot débarquant d'un navire de commerce quand il n'avait pas encore trois années de service dans la marine militaire et de l'incorporer dans les divisions des équipages

<sup>17</sup> Extrait du procès-verbal du Conseil des ministres du 18 décembre 1811. Archives nationales AF/IV/1209.

<sup>18</sup> Villiers Patrick, Culierri Pascal, *Ibid*, p. 52.

<sup>19</sup> Réponses aux attaques portées dans la chambre des députés contre l'inscription maritime et l'établissement des invalides, in Annales maritimes et coloniales 2<sup>e</sup> partie, Imprimerie royale, 1832, pp. 543 à 549.

<sup>20</sup> Texte cité par de nombreuses sources mais qui ne figure pas dans les Annales maritimes et coloniales.

où ce marin était exercé en attente d'un embarquement<sup>21</sup>. Cela valait pour les matelots âgés de 20 à 40 ans et les officiers mariniers de moins de 45 ans, tandis que l'État conservait le principe de la mobilisation exceptionnelle de tous les gens de mer jusqu'à l'âge de 50 ans.

En 1838, la Marine royale estimait avoir besoin sur ses bâtiments en temps de paix de 15 000 inscrits, et en temps de guerre, pour armer toute la flotte prévue par l'ordonnance du 1<sup>er</sup> février 1837, de 38 000 inscrits, en plus des 19 000 hommes du recrutement, c'est-à-dire issus de la conscription. Or la population des marins était alors en déclin ; la situation imposa le rappel, inhabituel, d'inscrits de moins de 40 ans ayant déjà servi à bord des vaisseaux du Roi, une situation qui causa un certain émoi au sein des populations maritimes...

D'après un agent de l'inscription maritime, il aurait été utile de fixer d'emblée la durée maximale de service en temps de paix à six années<sup>22</sup>, ce qui ne serait entériné que bien plus tard, en 1860.

En 1845, sur la matricule figuraient 125 272 inscrits dont 101 306 officiers mariniers, matelots, novices et mousses<sup>23</sup>.



Scène de marins dans un port breton (sous la Restauration).  
(Tableau de Gustave Bourgoin)



Matelots des équipages de la flotte en 1856.  
(Dessin de Valmont)

La loi du 26 avril 1855 sur la conscription, qui supprima le remplacement au profit de l'exonération moyennant finances, admit des engagements et renagements concurremment à l'inscription maritime où les réadmissions (maintien au service) restaient possibles.

Cependant, alors que les deuxième et troisième levées, donc une deuxième et une troisième périodes de service obligatoire, étaient rares, il fallut s'y résoudre pendant la guerre de Crimée, car des escadres devaient être armées pour les deux théâtres d'opérations, la mer Noire et la Baltique<sup>24</sup>. Prenant en compte les évolutions technologiques qui impactaient la marine impériale et en accord avec le programme naval qui allait suivre, le décret du 28 janvier 1857 décida que seraient désormais également inscrits les mécaniciens, chauffeurs et autres individus affectés au service des machines des bâtiments à vapeur faisant la navigation maritime.

Mais, à cette époque, il n'existant plus de quartiers à l'intérieur des terres, si l'on en croit la circulaire du 24 avril suivant. Cela supprimait une relative aberration.

Au bilan, en 1860, il existait 170 472 inscrits maritimes, dont 151 665 matelots, quartiers-maîtres et officiers mariniers, et 18 807 ouvriers et apprentis des métiers de la construction navale<sup>25</sup>. Alors, quiconque voulait se livrer à une activité maritime, être pêcheur, matelot au commerce, charpentier de marine, calfat ou voilier, devait être inscrit en tant que tel et pouvait à tout moment être appelé au service de l'État dans sa Marine entre 18 et 50 ans – depuis le décret du 30 septembre 1860, les marins ayant déjà servi 6 ans dans la marine militaire étaient toutefois exempts de tout service ultérieur, sauf en cas

<sup>21</sup> *L'inscription maritime au corps législatif*, *Ibid*, p. 563

<sup>22</sup> Mémoire remis à l'inspecteur des classes du 2<sup>e</sup> arrondissement, in Annales maritimes et coloniales, partie non officielle, Tome 1, Imprimerie royale, 1838, pp. 60 à 67.

<sup>23</sup> Villiers Patrick, Culterrier Pascal, *Ibid*.

<sup>24</sup> *L'inscription maritime au corps législatif*, *Ibid*, pp. 562 et 564.

<sup>25</sup> Giraud Horace, *De l'inscription maritime*, in Revue maritime et coloniale, tome cinquième, Librairie de Challamel ainé, 1862, p. 386.

de guerre et en vertu d'un décret impérial<sup>26</sup> –, dès lors qu'il possédait une expérience maritime (navigation effective) minimale de 2 années.

##### 5. L'inscription, un système de plus en plus décrié.

Mais l'institution de l'inscription subissait des attaques. Le système était jugé injuste, surtout pendant les périodes de paix, car n'étant appliqué qu'aux gens de mer. Les terriens n'étaient pas soumis à des contraintes de même nature ; eux pouvaient bénéficier d'exonérations ou d'exemptions à l'appel à la conscription.

Pour compenser ces contraintes, il existait bien des exonérations de charges héritées de l'Ancien Régime, mais aussi une caisse des invalides et une caisse des gens de mer, mais leurs sources de financement s'étaient partiellement taries quand la course, qui en était une d'importance, avait été abolie par le traité de Paris de 1856. Les conditions de versement d'une demi-solde étaient devenues rédhibitoires pour certains : il fallait justifier de 300 mois de navigation. Dès lors, apparemment, seul un tiers des marins en bénéficiait. Certains prétendaient encore que la caisse des invalides servait à pensionner les officiers de la Marine impériale qui, ensemble, percevaient les deux tiers de ce qu'elle versait chaque année, ce que contestait le Gouvernement<sup>27</sup>...

De surcroît, les promotions restaient extrêmement difficiles ; elles étaient considérées par certains parlementaires comme beaucoup plus faciles dans l'Armée. Et, sur le plan économique, avec ses multiples contraintes, l'inscription maritime était jugée néfaste à la pêche comme à la navigation au commerce. Bien qu'apportant encore un personnel marin expérimenté nécessaire au fonctionnement de la flotte, ce dont n'était alors guère capable la conscription, cet avantage s'estompaient avec la généralisation de la propulsion à vapeur ; les besoins en gabiers diminuaient, d'autant qu'il existait désormais des engagés volontaires, mais encore en nombre insuffisant pour satisfaire tous les besoins<sup>28</sup>. Cependant, certains analystes considéraient que l'on aurait pu accroître la part des recrutés du contingent (appelés) – il y en avait alors entre 6 000 et 7 000 embarqués – venant de l'intérieur des terres et souvent plus adaptables au nouveau service sur les bâtiments de guerre modernes.

Autre critique, les inscrits maritimes étaient mal payés tant pendant leur service dans la Marine impériale qu'au commerce. Les meilleurs salaires offerts par les armateurs étrangers incitaient ainsi certains inscrits à désérer la France et à servir dans des armements hors de France<sup>29</sup>.

Pour rendre la contrainte s'appliquant aux marins inscrits plus supportable et plus équitable d'un quartier à l'autre, le système de levée permanente allait connaître plusieurs évolutions. D'abord, le décret du 25 juin 1861 fit porter les levées en priorité sur les gens de mer qui n'avaient pas encore servi sur les bâtiments de l'État, puis sur ceux qui avaient les durées de service les plus courtes. Il interdit par ailleurs la levée des marins ayant plus de 6 années de service, sauf décret impérial, donc en cas d'hostilités. Il prévit enfin des possibilités de sursis en fonction de critères sociaux, sursis du ressort des préfets maritimes. Un autre texte du même jour confirma des primes de réadmission aux inscrits demandant à poursuivre leur embarquement à la fin de leur durée prévue de service dans la Marine impériale.

En 1863 (décret du 22 octobre), le principe d'une seule levée de 6 ans consécutifs, dès l'âge de 20 ans – 21 ans à partir de 1866 (décret du 25 février) –, sauf état de guerre, fut adopté, en plus d'une augmentation des hautes-paies et des primes.



Matelot de la marine impériale.  
(Collection particulière)

<sup>26</sup> C'était encore trop de contraintes pour certains parlementaires qui souhaitaient en 1866 que les marins fussent entièrement libérés après sept années de service actif et de réserve et jugeaient qu'il n'était pas dans l'intérêt de la marine militaire de contraindre autant la marine du commerce (*L'inscription maritime au corps législatif*, in Revue maritime et coloniale, tome dix-septième, Paul Dupont et Challamel ainé, 1866, p. 546).

<sup>27</sup> *L'inscription maritime au corps législatif*, *Ibid*, p. 574.

<sup>28</sup> Giraud Horace, *Ibid*, pp. 356 à 368.

<sup>29</sup> Reybaud Louis, *Du personnel de la Marine française et de la formation des équipages*, in Revue des deux mondes, 15 novembre 1859, pp. 1002 et 1003.

Toutefois, si d'aventure la ressource en marins levés ou engagés volontaires dépassait les besoins, les premiers pouvaient être envoyés en congé temporaire, sauf s'ils exprimaient la volonté de rester au service actif contre une prime, prime assurée également à ceux qui dépassaient 3 ans de service. L'objectif était alors de favoriser ce maintien au service des inscrits à la fin de leur première période, car une deuxième levée, plus tardive, était toujours mal ressentie. En définitive, la durée du service effectif pouvait être inférieure à 6 ans, mais, si la situation internationale l'exigeait, les marins en congé constituaient une réserve immédiatement disponible. Cependant, à l'âge de 26 ans, le marin professionnel s'étant mis à la disposition de l'État pendant 6 années pouvait se considérer comme libéré de toute contrainte, sauf circonstances exceptionnelles<sup>30</sup>.

En dépit de ces évolutions, l'inscription maritime continuait de faire débat. En 1866, des échanges eurent notamment lieu à l'Assemblée.

La Marine faisait alors déjà appel à la conscription pour compléter ses seuls équipages, les ouvriers des chantiers civils au nombre de 9 000 à 10 000, quand la Marine employait 24 000 ouvriers dans ses arsenaux et établissements<sup>31</sup>, n'étant eux plus inscrits. Or le conscrit militaire était libéré de toute obligation après 7 années, contrairement à l'inscrit maritime pouvant être appelé jusqu'à 50 ans en cas de circonstances exceptionnelles. Pour certains parlementaires, cette injuste disparité militait en faveur d'un appel plus important à la conscription au profit de la Marine, lequel était jugé possible. D'autres, sans remettre en cause l'inscription qui était capable de fournir 80 000 marins en cas de besoin, estimaient que l'âge limite de 50 ans était trop élevé, puisque l'expérience montrait que la Marine ne rappelait pas les marins de plus de 40 ans, ou encore que la demi-solde touchée après 25 années d'embarquement effectif était trop faible<sup>32</sup>. Quoi qu'il en fût, dans tous les cas, il était impossible de pourvoir aux besoins de la marine militaire avec la seule conscription des professionnels de la mer, puisque le système de la conscription « terrestre », s'il était adopté, n'aurait alors astreint par tirage au sort qu'un tiers des marins d'une classe concernée.

En 1866, il y avait environ 150 000 inscrits et parmi eux chaque année 5 000 marins atteignaient l'âge de 21 ans et étaient tous appelés au service de l'État ; 500 d'entre eux se voyaient cependant accorder un sursis. La ressource en inscrits était donc en temps de paix de 4 500 marins annuels. Conservés en moyenne 3 ans au service, la Marine pouvait compter dans ses effectifs 13 500 inscrits, 13 500 étant en congé temporaire pendant 3 années supplémentaires de réserve, pour un besoin des équipages de 40 000 hommes<sup>33</sup>.

En réponse au questionnement de l'Assemblée, la Marine estimait en 1866 avoir besoin en temps de guerre de 2 540 officiers et de 67 000 non-officiers pour armer tous les bâtiments du programme de 1857. Elle pensait pouvoir atteindre cet objectif par le rappel des 13 500 inscrits en congé de réserve et par l'appel par décret impérial de 10 000 inscrits supplémentaires sur les 60 000 marins encore disponibles âgés de 27 à 40 ans<sup>34</sup>.



Matelot et tambour en 1870.  
(Dessin de Valmont)

Ces possibilités étant posées par le ministère, il n'eut de cesse que de montrer tout l'intérêt de l'inscription en France, en particulier en comparaison des systèmes étrangers. Par conséquent le système fut conservé.

<sup>30</sup> *L'inscription maritime au corps législatif*, *Ibid*, pp. 565 à 567.

<sup>31</sup> *Ibid*, p. 621.

<sup>32</sup> *Ibid*, pp. 547 à 553.

<sup>33</sup> *Ibid*, p. 571.

<sup>34</sup> *Ibid*, p. 579.

Au début des hostilités en 1870, les inscrits furent rappelés en masse pour armer tous les bâtiments disponibles – rappelons qu'à l'époque, de nombreux bâtiments étaient conservés désarmés en temps de paix, en réserve. Toutefois, la marine prussienne refusa le combat en mer et, face aux déconvenues de l'Armée dans le Nord-Est de la France, la Marine décida de désarmer de nombreux bâtiments. Les inscrits constituèrent dès lors une part importante des 28 000 marins mis à terre et servant à Paris et dans les différentes armées de province : ils furent 22 500<sup>35</sup> !

#### 6. L'inscription : une incapacité à répondre aux besoins qualitatifs d'une marine moderne.

Les décrets du 24 juin 1880 et du 31 janvier 1887 organisèrent plus avant la mobilisation partielle ou totale des inscrits maritimes lors d'une entrée en guerre nécessitant un décret et leur rappel partiel, ne nécessitant qu'une décision ministérielle, pour le second texte. Ce dernier rappela que les inscrits devaient deux périodes de service obligatoire, qui pouvaient être passées partiellement en congé, et définit l'ordre dans lequel ils étaient rappelés ou mobilisés. Au-delà de 40 ans, l'astreinte au service dans la Marine cessait mais les obligations dans l'armée territoriale commençaient vraisemblablement, car la loi du 15 juillet 1889 posait l'obligation du service militaire pour tous les citoyens pendant 25 ans...

A la fin de cette décennie fut à nouveau posée la question de la pertinence de l'inscription maritime.

Les partisans de la Jeune École, et au premier chef l'amiral Aube qui avait déjà été ministre et qui était susceptible de le devenir à nouveau, voulurent la supprimer. Ceux-ci estimaient que, surtout depuis l'introduction des techniques modernes sur les vaisseaux de guerre, l'expérience du jeune inscrit provenant de la pêche et n'ayant pas forcément beaucoup navigué ne surclassait pas de manière importante la capacité d'adaptation à la vie maritime du jeune conscrit.

De surcroît, ils mettaient en avant le fait que le système avait été dévoyé par certains profiteurs n'exerçant pas réellement un métier maritime afin de bénéficier de ses faibles avantages pécuniaires. La situation requérait à tout le moins une meilleure administration<sup>36</sup>.

Au sujet des compétences désormais requises par les bâtiments modernes, il était manifeste que les inscrits n'y pouvaient qu'insuffisamment pourvoir. A titre d'exemple, l'inscription ne fournissait en 1889 que le vingtième du personnel mécanicien nécessaire à la bonne marche de leurs machines ; elle apportait beaucoup de gabiers (manœuvriers), alors que la flotte moderne en requérait beaucoup moins. *A contrario*, la Marine renvoyait les inscrits au bout de 40 mois car elle ne savait que faire de ces marins principalement gabiers<sup>37</sup>.

En 1889, il existait 120 000 inscrits, alors que la navigation au long cours sur les bâtiments français en nécessitait 14 000<sup>38</sup>.

Une nouvelle loi sur l'inscription maritime fut votée le 24 décembre 1896. Elle reprécisa ses conditions : l'inscription concernait les marins de 18 à 50 ans, de mer et de rivière jusqu'où les navires de mer pouvaient remonter ; l'appel avant 20 ans était impossible sauf en temps de guerre ; à partir de sa 20<sup>e</sup>



Le bar des marins (quand l'inscrit maritime rentrait chez lui vers 1891).  
(Tableau de Gustave Bourgoin)

<sup>35</sup> *La guerre de 1870-71. La défense nationale en Province. Mesures générales d'organisation*, Librairie militaire R. Chapelot et Cie, 1911, p. 183.

<sup>36</sup> *La fin de l'inscription maritime*, in *La marine française*, revue hebdomadaire, 3<sup>e</sup> volume, 1889 2<sup>e</sup> semestre, p. 235.

<sup>37</sup> Montéchant V., *La flotte et le service de 3 ans*, in *La Marine française*, revue hebdomadaire, 3<sup>e</sup> volume, 1889 2<sup>e</sup> semestre, pp. 133.

<sup>38</sup> de Montéchant H., *La réforme de l'inscription maritime*, in *La marine française*, revue hebdomadaire, 3<sup>e</sup> volume, 1889 2<sup>e</sup> semestre, pp. 312 à 317.

année un inscrit devait 7 ans à la marine militaire dont 5 de service actif et 2 en disponibilité ; la loi prévoyait quelques dispenses après une première année de service, par exemple pour les aînés d'orphelins de père et de mère.

Au-delà des périodes de service obligatoires, les inscrits pouvaient demander leur réadmission, c'est-à-dire leur maintien au service pendant 2 à 5 années supplémentaires ; elle donnait lieu au versement d'une prime. Ainsi, il leur était possible de devenir officier marinier et, au-delà de la période de réadmission, d'être admis au cadre de maistrance, devenant ainsi marins d'État de carrière.

La contrepartie de l'inscription, en défaveur des marins inscrits en matière de temps dû à l'État – 30 ans au lieu de 25 pour les marins conscrits – était l'exemption de tout autre service public. La nouvelle loi n'évoquait plus la caisse des invalides de la marine qui existait toujours, mais, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1886, n'était plus chargée du paiement des pensions des marins militaires, grief depuis longtemps exprimé par les parlementaires – le Trésor en était désormais responsable<sup>39</sup>. Pour sa partie destinée à secourir les marins victimes de naufrages et d'accidents, et leurs familles, cette caisse était alimentée par un prélèvement sur les primes accordées aux constructeurs de navires francisés (loi sur la marine marchande du 30 janvier 1893) ; la partie destinée à assurer les pensions des marins du commerce et de la pêche restait alimentée par des prélèvements sur les salaires versés à ceux-ci.

Pour gérer les inscrits maritimes, des agents et des commissaires étaient répartis dans les quartiers et les syndics. En 1896, il y eu une tentative sans lendemain de création d'un corps particulier d'administrateurs pour cette gestion particulière. Mais ce n'est que le 7 octobre 1902 (décret) que le corps des administrateurs de l'inscription maritime fut institué ; les premiers administrateurs furent naturellement originaires du corps du commissariat déjà en charge de l'inscription.

## 7. Les inscrits maritimes pendant et après la Grande Guerre.



Matelot fusilier marin en 1915.  
(Collection particulière)

Mais le système s'essoufflait ; son efficacité militaire diminuait car les professions maritimes ne possédaient vraiment plus les compétences nécessaires à la marine de l'entre-deux-guerres : en

Au début de la Première Guerre mondiale, la Marine disposait, en plus de ceux déjà en service, de 50 700 inscrits. Tous ses besoins en mer et à terre étant satisfaits, il lui restait 13 000 hommes disponibles<sup>40</sup>, contrairement à la situation à laquelle elle avait eu à faire face en 1870 car les bâtiments de guerre étaient désormais majoritairement armés en permanence. Ces inscrits maritimes furent alors envoyés à Paris puis ils constituèrent une bonne part de l'effectif de la brigade Ronarc'h, laquelle fut dissoute à la fin de 1915, lorsque la Marine eut besoin de son personnel pour armer des chalutiers et des bateaux-pièges en vue de lutter contre les sous-marins allemands.

Après la Grande Guerre, l'inscription maritime permettait encore à la Marine de disposer des marins de la pêche et du commerce, mais la loi du 1<sup>er</sup> avril 1923, qui fit passer le service militaire à 18 mois, accentua une nouvelle fois le décalage entre les obligations qui s'appliquaient aux populations maritimes et celles qui concernaient les autres Français. En 1928, ce décalage s'accentua encore lorsque la durée du service militaire fut réduite à un an ; le temps de service des inscrits fut dès lors réduit à 30 mois en 1930.

<sup>39</sup> L'article 10 de la loi du 22 mars 1885 prévoyait que les pensions militaires de l'armée de mer fussent soumises aux prescriptions relatives aux pensions militaires de l'armée de terre depuis 1831.

<sup>40</sup> Note sur les inscrits maritimes réservistes du 13 août 1914 (SHD Vincennes SS ED 46).

moyenne, dans les années 1920, la Marine n'employait qu'un peu plus de 4 000 hommes issus de l'inscription<sup>41</sup>. D'autre part, la Marine marchande devint un ministère de plein exercice par le décret du 2 novembre 1929 ; cela ne pouvait que fragiliser le lien entre les deux marines.

La loi du 13 décembre 1932 sur le recrutement de l'armée de mer maintint cependant le système de l'inscription. Il était possible d'être inscrit définitif, sous réserve d'une expérience maritime suffisante, dès l'âge de 18 ans, la levée ne s'exerçant qu'à partir de l'âge de 20 ans en temps de paix. Des sursis étaient possibles, en fonction de la situation familiale des intéressés. Le service militaire des inscrits maritime avait une durée totale de 28 ans se répartissant successivement en 2 ans de service actif, 3 ans de disponibilité, 15 ans de première réserve et 8 ans de deuxième réserve ; ce service pouvait donc contraindre les inscrits jusqu'à la cinquantaine. Ces sujétions restaient compensées par quelques avantages comme l'exemption de certaines redevances.



Matelot dans les années 30. Le nombre d'inscrits étant en diminution, et compte tenu de la coquetterie de ce jeune homme, il est probable qu'il s'agisse plus d'un engagé que d'un appelé ou d'un inscrit.  
(Collection particulière)

En 1939, comme en 1914, la Marine employa une partie de ses inscrits non en service à la déclaration de guerre pour armer certains bâtiments de commerce réquisitionnés pour augmenter ses capacités de transport militaire. Plusieurs paquebots furent ainsi transformés en croiseurs auxiliaires.

#### 8. La fin de l'inscription maritime.

Après la Deuxième Guerre mondiale l'intérêt du système pour l'institution devint vraiment marginal, alors que la loi du 30 novembre 1950 fixait la durée du service actif dans l'armée par la conscription à 18 mois auxquels s'ajoutaient 3 ans de disponibilité et 23 ans et demi de réserve, soit l'équivalent de la durée du service militaire des inscrits. Aussi, un temps conservé pour ses mesures sociales au profit des professionnels de la mer, l'inscription fut supprimée par la loi n°65-550 du 9 juillet 1965 relative au recrutement en vue de l'accomplissement du service national (article 49).

Dernier épisode de cette institution conservée pendant près de trois siècles, l'administration de l'inscription maritime devint l'administration des affaires maritimes, entraînant le changement d'appellation de ses agents, par le décret du 26 mai 1967.

© VAE (2S) Éric Schérer. 2026

<sup>41</sup> Villiers Patrick, Culierier Pascal, *Ibid*, p. 53.