

Salaires et revenus des équipages de navires marchands provençaux durant le XVIII^e siècle

Au XVIII^e siècle, la Provence, largement ouverte sur la Méditerranée, est une véritable pépinière de gens de mer, au service d'armateurs et de négociants pour la plupart marseillais. Malgré de nombreux travaux récents sur la navigation marchande et la répartition des revenus dans la France de l'Ancien Régime, les marins, qui constituent alors une très importante catégorie sociale, font encore figure d'oubliés. Une semblable méconnaissance résulte, en grande partie, de la carence générale de l'information et de la rareté des archives concernant ces obscurs exécutants.

L'étude du salaire des équipages, l'un des rares critères exprimés en termes numériques permettant d'éclairer leurs conditions économiques d'existence, peut y remédier. Des dossiers de navires appartenant à des armateurs, tels Allignan et Compagnie établis à La Ciotat¹, ou à de grands négociants, comme ceux de la prospère maison Roux², de Marseille, fournissent des sources non négligeables pour la connaissance des rémunérations.

Comme toute analyse consacrée aux salaires des temps modernes, cette étude se heurte inévitablement aux difficultés engendrées par le manque

1. Archives départementales des Bouches-du-Rhône (A.D. B.-du-Rh.), collection Ollivier, commerce et courtage maritimes, sous-série 41 E.

2. Archives de la Chambre de commerce de Marseille (A.C.C.M.), sous-série L.IX. Trois bâtiments armés par les Roux ont fait l'objet de mémoires de maîtrise, sous la direction de M. C. CARRIÈRE :

J.-F. BRÈS, *L'armement marseillais au XVIII^e siècle*. La Cérés (1739-1757), Aix-en-Provence, 1972.

P. FASSIÉ, *L'armement marseillais au XVIII^e siècle*. Le Benjamin (1757-1768), Aix-en-Provence, 1973.

J. BORELLY, *L'armement marseillais au XVIII^e siècle*. L'Hirondelle (1733-1746), Aix-en-Provence, 1974.

Ces différents travaux fournissent d'intéressants éléments de réflexion sur le problème des salaires rapportés à un navire défini.

de matériel statistique en séries continues. On peut supposer, malgré la ténuité de l'échantillon, que les salaires alloués sur les navires retenus ne diffèrent pas de ceux attribués dans les autres armements dont toute trace a disparu. Il semble ainsi possible, à partir de la documentation dont il a été fait état, d'examiner, en relation avec la composition des équipages marchands de notre région, l'anatomie ou la dynamique de leurs gains et les problèmes socio-économiques qui en découlent.



Au capitaine incombe la tâche de constituer l'équipage du navire marchand. Pour le former, il doit se rendre au *Bureau des classes* du port. Mais l'Inscription maritime, instituée sous le règne de Louis XIV afin de ne pas laisser les bâtiments de guerre dépourvus d'hommes expérimentés, n'est pas au service du négoce.

Certes, avec elle, il est mis fin au régime odieux de la *presse* qui permettait de fermer les villes côtières et de recruter par la force dans la marine royale, au détriment du commerce, les matelots qui s'y trouvaient. À l'arbitraire se sont désormais substituées des règles précises, mais combien rigoureuses ! Chaque année, les « officiers mariniers, matelots et gens de mer » sont dénombrés, inscrits sur les rôles, puis répartis en classes effectuant tous les trois ans un service de douze mois sur les navires de guerre. Nul ne peut s'y soustraire : tout marin est obligatoirement inscrit et les capitaines sont tenus de n'embarquer que des *classés*, sous peine de sévères châtimens. En temps de paix, on arrive sans grandes difficultés à engager un fort noyau d'hommes de métier, mais en période de guerre, surtout lorsque le conflit dure depuis des mois, le recrutement devient problématique, les marins disponibles étant destinés en priorité aux vaisseaux du roi. Tout au long du siècle, les capitaines traduisent, dans leurs lettres aux armateurs, l'embaras qu'ils éprouvent pour former un équipage. Ainsi Antoine Icard écrit aux Roux, depuis La Ciotat, le 2 août 1734 : « J'ai demandé la permission à notre commissaire pour faire mon équipage, dont il ne peut m'accorder que des invalides et des novices. Je ne suis pas du sentiment,

en temps de guerre, de faire un équipage de cette sorte car ce serait mettre le bien de mes amis et mon honneur en grand risque³.» De même, le capitaine François Olivier annonce : « Notre commissaire ici ne donne point de matelots pour deux ans ; je prendrai des journaliers pour conduire la barque à Marseille et, d'ici ce temps, il se pourrait que j'en trouve pour le terme⁴. »

Dans ce marché du travail aux possibilités, somme toute, assez souvent réduites et entravé par de multiples règlements, le capitaine mis en rapport, par l'intermédiaire du Bureau des classes, avec les matelots inoccupés s'entend avec ceux-ci sur les conditions du travail. Les marins vendent leur temps à un patron qui obtient de ce fait un droit de commandement à peu près sans limite. Ils doivent accepter ou refuser ce qu'on leur propose et ils ne trouvent ni législation, ni prescription leur assurant un minimum de sécurité ou d'hygiène. Aucune garantie de stabilité de l'emploi n'existe non plus : ils peuvent être congédiés, débarqués à la moindre faute et ils sont normalement licenciés à la fin du voyage.

En dépit de l'exemple donné par les marines septentrionales qui croisent en Méditerranée, composées de bateaux lents mais transportant de volumineuses cargaisons avec un gréement et un équipage restreints, la Provence reste attachée à des navires tels la corvette, la polacre, le pinque, la flûte et la barque, utilisés notamment par les Allignan et les Roux, auxquels s'ajoutent le brigantin, le senault, la frégate et la traditionnelle tartane, tous fort chargés en voile et caractérisés par leur vitesse, si utile pour échapper à la présence menaçante des corsaires et profiter de la conjoncture économique⁵. Mais la recherche constante de la rapidité n'est pas sans conséquence car elle s'opère au détriment de la portée en lourd et nécessite l'emploi d'un personnel plus nombreux.

Pour rentabiliser au mieux les campagnes en mer, les armateurs régionaux s'efforcent de comprimer les effectifs du personnel navigant. Ainsi

3. A.C.C.M., L. IX 94.

4. *Ibid.*, L. IX 100, La Ciotat, 24 août 1739.

5. C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, 1973, t. II, chap. VII : les transports.

seules quatre personnes composent le plus souvent l'état-major : le capitaine, son second, un écrivain et un chirurgien. Le capitaine joue le rôle primordial, « seul maître à bord... après Dieu », selon la formule consacrée. A terre, c'est lui, on l'a vu, qui s'occupe du recrutement de l'équipage, mais aussi des opérations d'armement du navire. Durant les escales, il doit souvent faire preuve d'une grande compétence commerciale afin de vendre sa cargaison et d'acheter des marchandises, suivant les directives reçues des négociants. Au retour, dans les rades du littoral provençal, il procède au désarmement du bâtiment et à la paye de l'équipage⁶. Dans ses multiples tâches et en particulier durant la navigation, le capitaine est aidé par un second.

Membre de l'état-major, l'écrivain tient les comptes et les livres du navire marchand. Il note tout ce qui se passe à bord et ses registres font foi en justice. Le chirurgien, quant à lui, doit être également le médecin et le dentiste de l'équipage. Mais les capitaines, n'aimant pas généralement ceux qu'ils considèrent être des inactifs, imposent toutes sortes de besognes aux chirurgiens, notamment le rasage et la coupe de cheveux des hommes.

A la petite cellule de l'état-major du navire provençal, quelques cadres ou spécialistes sont adjoints épisodiquement pour la renforcer : un lieutenant, parfois accompagné d'un enseigne, ou un pilote recruté pour mener le bâtiment sur une route méconnue ou jugée difficile.

L'équipage proprement dit forme un ensemble hétérogène. Sa dénomination recouvre une très grande variété de fonctions. Véritable intermédiaire entre le commandement et les hommes, le maître d'équipage est surtout chargé de diriger les marins. Il est le plus souvent épaulé par un contremaître, le *nocher*. Sous leurs directives travaillent des matelots qualifiés tels le patron de chaloupe chargé de la conduite de la petite embarcation assurant les contacts avec la terre ou avec d'autres navires en mer, le calfat veillant à la bonne étanchéité de la coque, le charpentier, le

6. A.C.C.M., L. IX 94, lettres du capitaine A. Icard, Toulon, 18 février 1735, et La Ciotat, 28 février 1735.

dépensier préposé aux vivres, le cuisinier, le timonier, le canonnier, enfin, présent sur le bâtiment lors des périodes d'insécurité.

La catégorie la plus nombreuse est constituée par les simples matelots sur qui repose la majeure partie des opérations du gréement, de la manœuvre et de l'entretien du navire. Enfin, derniers membres de l'équipage, novices et mousses, sans spécialisation ni grande pratique, font le dur apprentissage du métier de marin. Les novices, jeunes adolescents de peu d'expérience maritime, ont un statut plus favorable que celui des mousses, véritables domestiques du bâtiment, entrés tout enfants dans un univers d'hommes rudes.

L'équipage marchand ainsi présenté dans sa répartition catégorielle, quels sont les niveaux et les variations de salaires constatés pour chacun de ces emplois au cours du XVIII^e siècle ?

*

**

Il n'est possible de s'attacher, dans le cadre de cette approche, qu'au *salaire nominal* correspondant au montant en espèces reçu par les marins pour leur travail, laissant de côté le *salaire réel* dans le calcul duquel intervient le prix des biens et des services obtenus en échange de ces gains. Pour juger de l'évolution du salaire réel perçu par les gens de mer, il conviendrait d'établir un indice du coût de la vie dans les ports de Provence. Or, là encore, le matériel statistique nécessaire à l'élaboration de cet indice fait en partie défaut, ce qui altère singulièrement toute appréciation se voulant définitive.

Avant le début de la campagne, les membres de l'équipage touchent le montant d'un ou deux mois des salaires fixés lors de l'embauche. Cet acompte joue un rôle socio-économique important. Si, pour certains matelots, il sert à acheter les dernières fournitures indispensables à un long cours, à « tirer une dernière bordée » dans les cabarets et les tavernes de la ville, le peu d'espèces conservées étant destinées aux débours des futures escales, pour d'autres, l'avance fournit un capital d'investissement

suffisant pour se livrer à un petit commerce de pacotille dans les ports visités. Mais, généralement, les mensualités versées par anticipation sont réservées à l'entretien du ménage durant la longue absence du chef de famille. Aussi est-il fréquent de voir les femmes de marins accompagner prudemment leur époux, avant l'embarquement, pour être sûres d'emporter et de conserver la plus grande partie de l'avance — subside bien souvent dérisoire si l'on songe que certains voyages durent près de deux ans !

L'examen des rôles de salaires révèle que la fonction de capitaine est de beaucoup la mieux rétribuée. Cent livres est, semble-t-il, sa rémunération mensuelle habituelle au cours du XVIII^e siècle, avec cependant des exceptions accusées. Ainsi les capitaines de la corvette la *Renommée*⁷, appartenant aux Roux, et du pinque *Saint-Louis*⁸, armé par les Allignan, ne perçoivent que 75 livres par mois, de 1729 à 1741. *A contrario*, Louis Allignan, commandant la *Vierge-de-Grâce-et-l'Intrépide* de 1722 à 1727⁹, reçoit un salaire beaucoup plus important s'élevant à 125 livres. Mais n'était-il pas le propre frère de son armateur ?

La fonction de second capitaine, quant à elle, voit le montant global de ses mensualités progressivement augmenter avec les années. De 30 livres sur le navire *Saint-Antoine-de-Padoue-et-la-Fortune*¹⁰ et la corvette l'*Hiron-delle*¹¹, en 1733, le salaire du second atteint 45 livres à dater de 1749 sur le vaisseau le *Saint-Antoine*¹², la barque la *Cérés*¹³ et la corvette la *Colombe*¹⁴. Durant la décennie 1760-1770, il est fixé à 50 livres sur les corvettes le *Benjamin*¹⁵, la *Gironde*¹⁶ et l'*Antignane*¹⁷. Les relations de

7. *Ibid.*, L. IX 1081.

8. A.D. B.-du-Rh., 41 E 12.

9. *Ibid.*, 41 E 8.

10. *Ibid.*, 41 E 5.

11. A.C.C.M., L. IX 1077.

12. A.D. B.-du-Rh., 41 E 13.

13. A.C.C.M., L. IX 1071.

14. *Ibid.*, L. IX 1073.

15. *Ibid.*, L. IX 1070.

16. *Ibid.*, L. IX 1076.

17. *Ibid.*, L. IX 1069.

parenté entraînent aussi, dans cet emploi, des salaires privilégiés puisque, dès 1723, Simon Allignan, second à bord de la *Vierge-de-Grâce-et-l'Intrépide*, percevait 60 livres par mois de campagne¹⁸.

Les appointements alloués à l'écrivain et au chirurgien sont variables selon, semble-t-il, les individus et le jugement que les armateurs ou les capitaines portent sur leur service à bord. Ils s'échelonnent de 24 à 40 livres. A l'occasion de la quatrième campagne du *Benjamin*, on relève paradoxalement dans l'état des sommes dues un salaire de 15 livres attribué à un écrivain, mais celui-ci, le fils du capitaine Antoine Brunet, est à peine âgé de treize ans¹⁹. Assistant la cellule de base de l'état-major du navire marchand provençal, lieutenants, enseignes et pilotes ont des salaires qui s'évaluent de 30 à 65 livres par mois.

Le maître d'équipage touche dans son emploi de 25 à 48 livres ; cependant, en 1718, celui de la flûte *Notre-Dame-des-Carmes-et-Saint-François-de-Paule* percevait d'une manière exceptionnelle 58 livres, mais en remplissant conjointement la fonction de second²⁰. Les marins qualifiés qui travaillent sous ses ordres sont relativement mieux rétribués que les simples matelots : les calfats ont des mensualités de 25 à 42 livres, les charpentiers touchent de 22 à 40 livres et les canonnières de 22 à 30 livres.

Il est à noter que de façon fréquente des gens de mer accomplissant les mêmes tâches au sein d'un armement perçoivent des rétributions inégales. Un tel mode de paye personnalisée peut être le fruit de marchandages individuels avant l'engagement, mais aussi l'exemple d'une rémunération au mérite, les meilleurs dans un emploi donné étant gratifiés de quelques livres supplémentaires. Le versement d'un salaire bonifié aux marins expérimentés se retrouve pour les simples hommes d'équipage. Ainsi, lors de l'armement pour la septième campagne de la corvette la *Colombe*, un matelot gagne 25 livres par mois, deux autres 24 livres et les quatre derniers

18. A.D. B.-du-Rh., 41 E 8.

19. A.C.C.M., L. IX 1070, « Etat des salaires dus aux équipages de retour de la quatrième campagne, partis le 29 avril 1766 de Marseille et de retour le 11 mars 1767 ».

20. A.D. B.-du-Rh., 41 E 5.

21 livres²¹. En moyenne, le salaire mensuel d'un simple marin avoisine 23 livres durant la période 1720-1725. Cinquante ans plus tard, en 1770-1775, il atteint 25 livres. La grande vague de prospérité et de hausse, qui court de 1733 jusqu'aux prémices révolutionnaires, ne contribue que médiocrement à la montée du salaire nominal. Ainsi que l'a démontré C.-E. Labrousse, les salaires payés dans le royaume de France varient peu dans le deuxième tiers du XVIII^e siècle²² et les gains des marins, par leur stabilité, ne font pas exception.

Il en va de même pour les apprentis matelots. Un novice obtient, en 1720-1725, un salaire mensuel moyen de 15 livres qui augmente dans la seconde moitié du siècle et atteint 17 livres en 1770-1775. Celui du mousse se situe à un niveau encore bien inférieur : pendant les mêmes périodes quinquennales retenues, il représente, en moyenne, 10 et 12 livres. Une si faible rémunération des emplois de début est sans doute en partie justifiée par le manque d'expérience de ces nouveaux arrivants sur le marché régional du travail. Mais les armateurs n'eurent-ils pas tendance à abuser de cet argument pour sous-payer l'activité exténuante fournie par de tels enfants ?

De l'examen de ces différentes soldes découle naturellement le problème de la hiérarchie des salaires qui fait l'objet de discussions de plus en plus fréquentes, en France, depuis quelques années. Quelle signification exacte peut-on donner à cette expression ? Il s'agit de l'inégalité des rémunérations imputable à la diversité des situations des individus dans la hiérarchie des emplois, cette hiérarchie étant elle-même définie par référence à l'organisation de l'autorité et au niveau de compétence requise. Vu la pluralité des rétributions, on recourt à l'image de l'« échelle », ce qui pose immédiatement la question de sa longueur — distance séparant les plus avantagés des plus défavorisés.

21. A.C.C.M., L. IX 1073, cahier des dépenses pour l'armement de la corvette la *Colombe*, 2 octobre 1752.

22. C.-E. LABROUSSE, *Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIII^e siècle*, Paris, 1933, 2 tomes.

En 1718, un capitaine au long cours gagne 100 livres par mois, un matelot, en moyenne, 23 livres, soit une proportion d'environ de 1 à 4. Cette amplitude se retrouve pratiquement identique en 1775. Elle s'aggrave cependant si l'on compare le salaire du capitaine avec celui d'un mousse. L'écart qui les sépare est alors de 1 à 10. Mais, en liaison avec les hausses modérées des salaires nominaux au cours du XVIII^e siècle, la mensualité la plus élevée représente seulement, en 1775, 8,8 fois le gain le plus bas. Avec ce léger tassement s'ébauche le resserrement de l'éventail des salaires, plus net cependant pour la base de l'échelle que pour son milieu.

Les mensualités ainsi examinées sont celles de marins naviguant en Méditerranée, domaine de prédilection des Provençaux. Or, au XVIII^e siècle, Marseille devient un véritable port mondial. Enregistre-t-on, en liaison avec le développement de la navigation océanique, une hausse des rémunérations accordées aux gens de mer ?

Depuis 1719, Marseille est habilitée, par lettres patentes, à commercer avec les Antilles. Les négociants et les armateurs profitent rapidement de la licence qui leur est donnée, car les voyages transocéaniques ne constituent pas une innovation pour la place. Déjà, au siècle précédent, certains bâtiments marseillais ont été autorisés par permission spéciale à aller charger des sucres bruts aux îles d'Amérique, récemment devenues françaises, pour alimenter une raffinerie établie en 1671²³, puis, durant la guerre de Succession d'Espagne, d'autres navires s'aventurent dans le golfe du Mexique ou sur la longue route maritime du Pérou, passant par le cap Horn, afin de s'approvisionner en argent aux lieux mêmes de la production du métal précieux.

Rares sont les mentions encore existantes de salaires se rapportant à cet épisode héroïque de la navigation marseillaise²⁴. En 1710, le règlement

23. G. RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille. Les colonies. De 1660 à 1789*, t. VI, Paris, 1959, 1^{re} partie, chap. 1.

24. Nos plus sincères remerciements vont à MM. C. CARRIÈRE et M. COURDURIÉ qui ont mis spontanément à notre disposition le fruit de leurs recherches sur cette extraordinaire page d'histoire devant faire l'objet d'un ouvrage à paraître : *Marseille et l'Eldorado. La belle aventure des cap-horniers à la fin du règne de Louis XIV*.

des sommes dues à l'équipage du vaisseau le *Saint-Joseph-le-Florissant*, capturé au retour d'un voyage à la Veracruz, atteste que le premier pilote a gagné 60 livres par mois, le maître charpentier, 45 livres, le chirurgien, environ 33. Le salaire mensuel d'un matelot est de 20 livres, celui d'un mousse seulement de 6²⁵.

Deux ans plus tard, le capitaine de la frêle tartane la *Sainte-Barbe*, qui accompagne le bâtiment malouin le *Saint-Jean-Baptiste* dans l'aventureux voyage pour la mer du Sud, perçoit 150 livres par mois²⁶. En 1713, le capitaine Jourdan, commandant le vaisseau le *Jourdain*, reçoit 300 livres, son second 100 livres et ses matelots, de 21 à 36 livres par mois²⁷. A titre de comparaison, il est utile de mentionner que, cinq années plus tard, les salaires mensuels des matelots servant sur une flûte affectée au grand cabotage dans le bassin méditerranéen s'échelonnent de 14 à 26 livres 5 sols²⁸.

Les sommes versées aux marins lors des armements à destination de l'empire espagnol d'Amérique apparaissent beaucoup plus élevées que celles distribuées habituellement pour une navigation dans l'espace maritime immédiat de la Provence. La principale justification de ces augmentations tient aux conditions et aux risques inhérents à semblables voyages sur des eaux mal connues. Parallèlement, les avances consenties aux équipages en partance pour l'océan Pacifique sont, elles aussi, plus considérables et peuvent représenter jusqu'à quatre mois de salaire. Le 21 juin 1713, après l'attribution d'un premier acompte, Jean-Baptiste Bruny, l'armateur du *Jourdain*, ordonne à son capitaine : « Donnez à tous les matelots encore deux mois et par-dessus les deux mois. Envoyez-moi le rôle de tous ceux qui voudront que je donne de l'argent à leur famille. Je donnerai tout ce qu'ils voudront²⁹. » Une telle

25. A.D. B.-du-Rh., notaire Joseph Reynier, 358 E 161, f° 715... 11 août 1710 : « Règlement des salaires du vaisseau le *Saint-Joseph-le-Florissant*, capitaine Jean-Baptiste Raphaël, de Marseille, pour le dernier voyage de la Veracruz ».

26. *Ibid.*, notaire Elzéard Cuzin, 360 E 131, f° 598, 22 septembre 1714 : « Quitance de Jean Reynaud, commandant la tartane la *Sainte-Barbe* ».

27. Arch. dép. Isère, II E 235.

28. A.D. B.-du-Rh., 41 E 5, flûte *Notre-Dame-des-Carmes-et-Saint-François-de-Paule*, capitaine Louis Allignan.

29. Musée Arbaud, MF 185.

détermination du négociant révèle non seulement son expérience des grandes expéditions, mais témoigne aussi de son vif désir d'encourager au mieux les hommes afin de pouvoir bénéficier d'un équipage sûr et dévoué dans une traversée aussi périlleuse.

L'épisode de la mer du Sud est sans lendemain, mais Marseille en conserve le souvenir vivace et regarde désormais au-delà de Gibraltar. Libéré définitivement dans le second quart du siècle, aux dépens de la franchise du port, quelque peu égratignée, le commerce des îles françaises d'Amérique s'insère de manière déterminante dans la vie maritime et économique de la cité phocéenne. Les Roux, qui figurent parmi les plus grands négociants de la place³⁰ et dont les navires sont habituellement destinés à la *caravane* en Méditerranée, envoient leur corvette la *Colombe* à la Martinique, en octobre 1748³¹. C'est leur premier armement dans cette direction³². La *Colombe* fut suivie sur la route des Antilles par les vaisseaux le *Phocéen*³³ et l'*Espérance*³⁴ jusqu'en 1754. La comparaison entre les cahiers de désarmement de la première et de la quatrième campagne du *Phocéen*, l'un ayant été rédigé en 1749 au retour des « Îles », l'autre à la conclusion d'un voyage dans le Levant en 1752, révèle que, si le salaire du capitaine ne varie pas dans les deux types de navigation, il n'en va pas de même pour ses subordonnés immédiats : le montant du gain mensuel alloué au second pour une route transatlantique est supérieur de 50 % à celui perçu à l'occasion d'un voyage circonscrit à la Méditerranée, celui du chirurgien et de l'écrivain augmente de 33 %. Des hausses importantes sont accordées également aux marins qualifiés engagés pour la Martinique. Seuls les simples matelots, les novices et les mousses reçoivent des rémunérations équivalentes. Cette bonification des salaires privilégiant l'encadrement et l'expérience, telle qu'elle est pratiquée dans les armements provençaux lors des

30. F. REBUFFAT, *Le grand négoce marseillais au XVIII^e siècle : la Maison Roux*, dans *Marseille*, n° 62, p. 52-59.

31. A.C.C.M., L. IX 1073, « Cahier des dépenses pour l'usage de la corvette la *Colombe*, capitaine Michel Fougasse, commencé le 5 août 1748 ».

32. C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, t. II, p. 593, note 54.

33. A.C.C.M., L. IX 1080.

34. *Ibid.*, L. IX 1075.

voyages aux Antilles, ne semble pas être la survivance d'un particularisme régional car elle se retrouve avec une frappante similitude dans le grand port colonial du royaume, Bordeaux³⁵.

Dès le retour dans la ville d'attache, quand le service cesse à bord, les comptes s'arrêtent également, même si les marins sont consignés sur leur bâtiment en quarantaine. Exceptionnellement des capitaines, comme Antoine Brunet, le 10 août 1756, demandent à leurs armateurs : « Comme je suis fort content de mes équipages m'ayant bien servi pendant la campagne, je serais d'avis de leur payer les salaires en quarantaine d'autant plus que ce sont tous des gens sujets du roi et qui ne resteront peut-être pas vingt-quatre heures chez eux³⁶. »

Réglé seulement lors du désarmement du navire, le personnel navigant entre en possession de sommes relativement importantes, fruit de ses économies forcées. Au retour de la cinquième campagne de la corvette la *Gironde* d'une durée de vingt-quatre mois, du 12 avril 1772 au 14 avril 1774, les matelots payés au taux de 26 livres par mois reçoivent 572 livres, déduction faite des deux mois d'avance versés au départ, le capitaine François de Bonnacorse, 2.200 livres³⁷ ! Mais peut-on réellement évoquer la création d'une épargne salariale, si l'on considère les dépenses quotidiennes de la famille du marin en son absence et l'indispensable constitution d'un fonds de réserve pour les prochains voyages dans la marine, tant royale que marchande.

L'étude des gains des équipages marchands ne peut être cependant limitée à la somme de monnaie effectivement perçue pour une période d'activité donnée. Elle doit s'appliquer également aux droits et aux profits annexes dont bénéficient les gens de mer au XVIII^e siècle, en plus de la

35. Compte fictif d'un voyage à Léogane (Saint-Domingue) et retour, 1729, cité par M. MORINEAU, *Quelques recherches relatives à la balance du commerce extérieur français au XVIII^e siècle* (...), dans *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*, Colloque national de l'Association française des historiens économistes, Paris, C.N.R.S., 46 octobre 1973, p. 1 - 45.

36. A.C.C.M., L. IX 87.

37. *Ibid.*, L. IX 1076.

nourriture et de la boisson servies gratuitement et quotidiennement à bord, avantages en nature non négligeables qui complètent substantiellement les salaires nominaux.

Le capitaine, en particulier, jouit de prérogatives exceptionnelles qui, outre son autorité et ses responsabilités, le situent bien à part de l'équipage, d'un point de vue financier, et expliquent la relative stabilité de son salaire nominal au fil des ans.

Il peut être le « patron » à part entière du bâtiment, mais le plus souvent il est le propriétaire d'un certain nombre de parts, appelées *quirats*, du navire qu'il commande, à l'image du capitaine Antoine Brunet, possesseur de cinq quirats de la corvette le *Benjamin* armée par les Roux³⁸. Les prises de participation ne peuvent dépasser douze quirats, soit la moitié du navire — limite fixée par les ordonnances royales. En qualité d'actionnaire, le capitaine reçoit à l'issue de chaque campagne le revenu de ses parts. 1.250 livres sont ainsi créditées au capitaine Antoine Icard, en mars 1753, lors d'une répartition faite par les Roux aux quirataires du *Phocéen*³⁹. Les grands armateurs n'ont d'ailleurs que des avantages à favoriser cet intéressement qui pousse naturellement leurs capitaines à veiller à la bonne rentabilité des opérations dont ils sont chargés. Lors de la guerre de Succession d'Autriche, le consul de France à Livourne entérine le bien-fondé de cette opinion en soupçonnant « que, dans cette grande quantité de bâtiments que les Anglais ont enlevés de ces mers, il y en a plusieurs que les propres capitaines n'ont pas été fâchés de perdre, simples capitaines de pavillon, sans intérêt à la propriété des bâtiments, ni à la cargaison (...) »⁴⁰.

Le capitaine bénéficie également du rapport d'un droit, nommé *chapeau*, qu'il se fait donner pour chaque tonneau de marchandise embarqué⁴¹ et

38. A.D. B.-du-Rh., Amirauté de Marseille IX B 9, déclaration de construction, 3 janvier 1761.

39. A.C.C.M., L. IX 95, 11 mars 1753.

40. Arch. nat., Affaires Etrangères, B1 736, 31 juillet 1744, cité par C. CARRIÈRE dans *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, t. I, p. 481.

41. A.C.C.M., L. IX 87, lettre du capitaine Antoine Brunet aux Roux, Gênes, 26 janvier 1772.

de la *provision*, commission accordée sur la vente des cargaisons en Levant. Parfois même les armateurs lui abandonnent le montant des voyages payés par les passagers⁴².

Aux frontières de l'activité commerciale, la *pacotille* est cependant le plus lucratif des gains dont il profite. Ce privilège ancien, lui permettant d'emporter des marchandises pour son compte personnel et d'en rapporter d'autres sans payer de fret, s'est étendu progressivement à l'ensemble du personnel des navires, des officiers aux simples matelots. La vente des produits dits de pacotille fournit à leurs possesseurs de fort intéressants bénéfices. En 1707, Jean-François Doublet, capitaine du *Saint-Jean-Baptiste* destiné au voyage de la mer du Sud, reçoit avec le marchand Imbert, passager de ce vaisseau, une pacotille variée d'une valeur de 812 livres des mains d'un mercier. A leur retour du Pérou, en 1711, ils ramènent avec eux 4.188 livres, soit un profit de 416 % à répartir entre les différents contractants, Doublet partageant avec Imbert, l'autre emprunteur, la somme de 1.688 livres⁴³. Singulièrement fructueuse, même en dehors d'une conjoncture aussi favorable que celle de la guerre de Succession d'Espagne où elle tire parti des lézardes apparues dans le monopole d'un empire colonial décadent, la pacotille prend progressivement une part croissante, mais difficile à chiffrer avec exactitude, dans les revenus des marins. Ce trafic annexe finit par inquiéter les négociants, puis le gouvernement par la concurrence sauvage exercée à l'encontre du commerce régulier. En témoigne une lettre expédiée par la maison Diant frères, de Saint-Pierre-de-la-Martinique, à l'armateur du vaisseau *l'Espérance* : « Les sieurs Grafine (*second*), Icard (*capitaine*) et le lieutenant ont fait pacotille ensemble. Assurez-vous, Monsieur, qu'ils ne sont point la dupe de ces voyages. Ils ont une forte pacotille et en gros volume. (...) Il est juste que tout le monde gagne mais avec modération⁴⁴. » A plusieurs reprises au cours du siècle, les autorités essayèrent de la limiter, mais sans grands résultats.

42. G. RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille, de 1660 à 1789*, t. IV, Paris, 1954, p. 447.

43. C. CARRIÈRE, M. COURDURIÉ, F. REBUFFAT, *Marseille et la mer du Sud (1703-1716)*. *L'histoire de la pacotille*, dans *Prov. hist.*, t. XXV, fasc. 99, janvier-mars 1975, p. 51-67.

44. A.C.C.M., L. IX 691, 26 mars 1751.

Envisager l'ensemble de la trésorerie d'un homme de mer est un problème délicat car son budget exact reste dissimulé, l'importance des éléments de pondération, des profits annexes par rapport au revenu principal variant sans doute beaucoup suivant les individus, les fonctions occupées et la conjoncture politique. En outre, le plus souvent, les informations font défaut pour évaluer l'importance de ces avantages, tant en nature qu'en espèces, mais on peut raisonnablement estimer que, grâce à ce faisceau d'apports, les marins provençaux bénéficient de revenus sensiblement accrus. Leurs conditions d'existence sont-elles améliorées pour autant ? Il ne faut pas céder à un optimisme excessif car, durant ce siècle de stabilité monétaire depuis 1726, la hausse d'ensemble des salaires, certes tangible, est très inférieure à celle des prix et le contraste du mouvement des gains avec celui du coût de la vie atteint à longue échéance l'ensemble des travailleurs.

*
**

Une semblable évolution ne s'est pas développée sans impliquer des tensions au sein des bâtiments s'exprimant, sous leur forme la plus critique, dans la désertion. Il reste alors à déterminer la valeur de ce mécontentement, en apprécier les mobiles, les causes profondes et juger de son importance réelle.

Outre « le libertinage et le caprice naturel aux matelots provençaux », vilipendé par Jean-Louis Dusson, marquis de Bonnac, ambassadeur de France à Constantinople⁴⁵, et dont Jean-François Doublet, capitaine du *Saint-Jean-Baptiste*, fit cruellement l'expérience à Lima, en novembre 1709⁴⁶, l'un des

45. *Ibid.*, E 118, copie de la lettre adressée au comte de Toulouse, président du Conseil de Marine, 9 janvier 1719.

46. « Comme mon équipage est de Provençaux sujets à la désertion dont il m'en manque un bon nombre qui pour avoir joué et dépensé aux femmes plus qu'ils ne doivent recevoir de leurs salaires ayant emprunté et pris des marchandises de leurs camarades et officiers marinières, auxquels on ne peut y apporter d'ordre. Ces raisons m'ont fait relâcher ». A.D. Seine-Maritime, « Journal par sieur Jean-François Doublet, commandant le vaisseau le Saint-Jean-Baptiste de Marseille, du port de cinq cents tonneaux monté de (...) CLXXV hommes d'équipage, armé pour le voyage des découvertes et commerce de la mer du Sud en l'an MDCCVII ».

principaux motifs de la désertion est à rechercher dans le mode ou le taux de paiement des salaires, notamment « dans les mauvais marchés que les propriétaires de vaisseaux font faire souvent aux matelots, sous prétexte de leur destination pour la caravane⁴⁷ », en ne les payant que neuf mois l'année. « Un matelot, précise l'ambassadeur de Bonnac, que la nécessité a obligé de faire un pareil accommodement, quand il arrive dans un port où il trouve d'autres matelots qui sont payés régulièrement par mois, la différence de son état au leur se faisait trop sentir pour que l'envie de désertir ne le prenne point dans l'espérance de meilleures conditions⁴⁸. »

La Chambre de Commerce de Marseille, après s'être concertée avec Jean-Jacques de Gérin, lieutenant général de l'Amirauté, propose au Conseil de Marine les moyens qui lui semblent propres à faire cesser ces abus : « Qu'il plût au roi de défendre de pareilles conventions que nous envisageons comme illicites, puisqu'étant permis à un capitaine de traiter du loyer des matelots à tant par mois, au prix et pour le temps qu'ils conviennent et libre à ceux-ci de s'engager ou non, c'est bien le moins qu'ils doivent les payer pour tout le temps qu'ils demeurent à son service. Mais comme cela ne suffirait pas toujours pour arrêter la désertion de quelques-uns, nous estimerions qu'il conviendrait d'imposer de nouvelles peines à ces matelots, telles que celles du carcan, de la prison pour un ou deux mois ou de faire deux ou trois mois de campagne gratis⁴⁹. » Les mesures draconiennes ainsi suggérées n'ayant, semble-t-il, pas été adoptées, certains marins, forts de l'avance versée à l'engagement, continuèrent d'abandonner leur navire pour s'embarquer sur un autre vaisseau où leur présence se révèle nécessaire par suite de maladies... ou d'autres désertions. En pareil cas, les insoumis se font rétribuer infiniment plus que ceux auxquels ils se substituent, profitant de la situation difficile du bâtiment en partance⁵⁰.

47. A.C.C.M., E 118, lettre du Conseil de Marine à la Chambre de Commerce de Marseille, 8 mai 1719.

48. *Ibid.*, copie de la lettre adressée au comte de Toulouse, président du Conseil de Marine, 9 janvier 1719.

49. *Ibid.*, B 28, lettre de la Chambre de Commerce de Marseille au Conseil de Marine, 2 juin 1719.

50. *Ibid.*, B 32, lettre de la Chambre de Commerce de Marseille au comte de Maurepas, secrétaire d'Etat à la Marine, 21 octobre 1729.

Le refus des stipulations établies à l'engagement, qui se traduit par des fuites durant les relâches dans les Echelles du Levant, se retrouve aggravé lors des escales aux Antilles. L'assemblée consulaire marseillaise dénonce dans un mémoire, en date du 9 juin 1736, ce mal qui contraint à « prendre des matelots à tout prix et sans pouvoir les choisir, sans quoi l'on serait souvent obligé de désarmer le vaisseau, étant souvent arrivé dans les îles françaises que des capitaines ont été obligés de donner à des matelots depuis cent jusqu'à deux cents livres chacun, seulement pour remplacer des déserteurs et pouvoir achever leur voyage. Il n'est pas question dans ces occasions d'offrir un loyer ordinaire de tant par mois, il en faut passer par des abonnements arbitraires aux matelots qui veulent s'engager et qui abusant de l'urgente nécessité où les capitaines se trouvent les forcent d'accepter le parti qu'ils leur proposent. (...) Ces cas sont devenus si fréquents qu'il ne se fait guère de désarmements en Provence où il n'arrive que les matelots remplacés dans les pays étrangers pour tenir lieu de ceux qui ont déserté n'emportent une bien plus forte dépense que ce à quoi se montent les salaires perdus par les déserteurs⁵¹. »

Afin de lutter contre les abandons de navire qui portent gravement atteinte au déroulement des opérations commerciales, une ordonnance royale du 19 juillet 1742 interdit le moindre paiement direct aux marins durant les escales aux Antilles⁵². Elle n'a d'ailleurs qu'une réussite très limitée. Ainsi, durant la troisième campagne du vaisseau *l'Espérance*, le capitaine Antoine Icard déplore, dans un port de la Martinique, la désertion de dix hommes et d'un mousse qui ampute de moitié l'équipage sous ses ordres⁵³.

En 1777, le baron de Tott, pendant son inspection dans les Echelles du Levant et de Barbarie, promulgue un « Règlement général de la discipline des matelots » où il est notamment « défendu aux capitaines de leur donner des acomptes sur leurs salaires, si ce n'est pour leur acheter des hardes⁵⁴. »

51. *Ibid.*, E 118, mémoire sur les salaires gagnés par les matelots déserteurs.

52. *Ibid.*

53. *Ibid.*, L. IX 1075, « Compte de dépenses du navire *l'Espérance*, capitaine Louis-Augustin Icard, de sa troisième campagne au désarmement à Marseille », 15 janvier 1753.

54. *Ibid.*, J 1577, Smyrne, 24 novembre 1777.

Pour enrayer une autre cause des désertions, ce texte commande expressément aux capitaines, mis dans la nécessité de débarquer des marins dans les ports du Proche-Orient, de payer les soldes dues à raison de 50 sols tournois la piastre du Levant. Comptant en effet la piastre turque au taux de trois livres de France, certains capitaines prévaricateurs privaient jusqu'alors leurs marins d'un sixième de leur salaire, ce qui ne manquait pas d'engendrer une agitation suivie parfois de mutineries ou de désertions pour des bâtiments battant le pavillon d'une nation étrangère.

Les mesures ont beau se succéder, elles se révèlent pratiquement vaines, puisqu'en 1786, des marins sont encore, à cette date, mis dans la nécessité de présenter des doléances au maréchal de Castries à la suite de nouveaux abus d'autorité exercés à leur détriment par des capitaines à l'occasion du paiement des salaires. Le ministre de la Marine exhorte la Chambre de Commerce de Marseille, dans une missive du 12 août 1786, à « prendre les mesures les plus efficaces » pour faire cesser ces injustices, car de « pareils procédés ne peuvent que dégoûter les gens de mer et les porter à passer à l'étranger⁵⁵. » La compagnie consulaire exécute cette mission, le 24 août suivant, en priant tous les consuls et vice-consuls des Echelles du Levant et de Barbarie de veiller de près à « la conduite des capitaines envers les gens de leurs équipages⁵⁶. »

Phénomène ou épiphénomène ? — la désertion, freinée à coup d'arrestations, de « mises aux fers » et de textes édictés, est une réalité tangible, mais dont l'importance ne doit pas être exagérée. De Bonnac, lui-même, après avoir fulminé contre ce fléau, constate qu'il n'a relevé que cinq ou six déserteurs sur « plus de six-vingt vaisseaux » entrés dans le port de Constantinople depuis la date de sa prise de fonction à l'ambassade⁵⁷. Peut-on alors expliquer la faible ampleur de cette agitation liée à des questions salariales ?

55. *Ibid.*, E 118.

56. *Ibid.*, B 65, lettre de la Chambre de Commerce de Marseille au maréchal de Castries.

57. *Ibid.*, E 118, copie de la lettre adressée au comte de Toulouse, président du Conseil de Marine, 9 janvier 1719.

Certes subissant les effets de la hausse des prix et de la baisse conjointe de leur salaire réel, les marins provençaux, tout en désirant bénéficier de mensualités accrues, sont contenus dans leurs prétentions par la coutume et la concurrence qu'ils se font entre eux. Connus, enracinés dans les cités ou les villages du littoral dont ils sont généralement les enfants, l'abandon d'un bâtiment ne peut être pour eux qu'un saut dangereux dans l'inconnu, à la recherche hasardeuse d'un emploi plus lucratif.

Les gens de mer sont-ils d'ailleurs moins rémunérés que les autres travailleurs dans la Provence de l'Ancien Régime ? Il est possible de comparer leurs salaires avec ceux distribués dans un autre métier en relation directe avec les transports maritimes : la corporation des calfats, chargés du carénage des navires dans les ports. De l'examen du tarif de 1726⁵⁸ et de la comptabilité de la communauté des calfats⁵⁹, il ressort globalement que les chefs d'ouvrage, les meneurs d'œuvre et les maîtres reçoivent de 60 à 30 sols par jour, les compagnons, une livre, et les apprentis, 10 sols. Les salaires perçus dans cette profession très hiérarchisée et hautement qualifiée dépassent les gains correspondant au travail fourni sur les bâtiments marchands durant une journée, exception faite de ceux du capitaine. Mais pour les métiers sédentaires, au XVIII^e siècle, le nombre de jours de travail, donc payés, n'excède guère deux cent cinquante environ et, au bout de l'an, l'enveloppe salariale du calfat travaillant dans les chantiers est bien souvent d'une valeur inférieure à celle du marin rétribué pour chaque journée écoulée de la campagne, bénéficiant de la nourriture servie à bord et de profits annexes appréciables.

Les équipages des navires provençaux ne se trouvent donc pas financièrement défavorisés par rapport aux autres travailleurs manuels de l'époque et lorsque des désertions se produisent dans leurs rangs, ne sont-elles pas surtout le fait d'aventuriers ou d'étrangers, sous-prolétariat instable, sans attaches bien déterminées, ni grandes possibilités d'ascension sociale ?

58. *Recueil des statuts et règlements du corps des maîtres calfats de Marseille*, Marseille, 1785.

59. A.D. B.-du-Rh., 240 E 7.

*
**

Il convient maintenant de regrouper les éléments apparus au cours de cette approche des revenus dans une économie maritime. A bord des bâtiments marchands, servent des équipages hiérarchisés pour qui la personnalisation et la diversité des rémunérations sont la règle. En un temps de hausse modérée du salaire nominal, qui est loin de s'élever comme le coût de la vie populaire, les marins réussissent à améliorer grâce à l'appoint de profits secondaires leurs ressources de base et à maintenir leur pouvoir d'achat. Mais ne sont-ils pas eux aussi les victimes du long mouvement de croissance qui s'étend sur le royaume, de l'écroulement du Système de Law à la Révolution ?

Les conclusions que l'on peut espérer tirer des résultats ainsi résumés ne peuvent être généralisées sans précaution. Elles sont liées à l'observation de mouvements salariaux dans un secteur particulier et un domaine géographique bien circonscrit, la Provence littorale, au travers d'une documentation hétérogène. Il serait intéressant d'élargir le champ statistique de l'étude entreprise, de confronter les différentes façades maritimes du royaume entre elles, mais aussi avec celles des voisins immédiats, Espagne, Italie, voire avec l'Angleterre et les Provinces-Unies dont les navires sont présents en Méditerranée. La connaissance des gains n'est qu'un élément d'une telle analyse ; il faudrait également évaluer le niveau relatif du coût de la vie, ce qui nécessite la possession, là encore, de données nombreuses sur les prix et la structure de la consommation.

De nouvelles interrogations surgissent dès que l'on déplace le sujet des salariés aux employeurs. Car, s'il est nécessaire de connaître ce que les rémunérations représentent aux yeux des hommes qui les perçoivent, il est tout aussi indispensable d'apprécier le poids de la masse salariale dans la gestion des armateurs. Est-ce l'outil de travail, le navire marchand, ou l'équipage qui coûte le plus cher à l'entrepreneur ? Quelle part prennent les salaires dans l'ensemble des frais occasionnés par une campagne ? Observe-t-on une évolution en fonction de la période d'activité (temps de

paix ou de guerre), de l'âge et du type du bâtiment ⁶⁰ ? Il serait souhaitable qu'à cet ensemble de problèmes réponse fût donnée pour aboutir à la détermination et à la connaissance rigoureuses, non seulement du groupe socio-professionnel des gens de mer et de ses conditions d'existence, mais de l'armement marchand au XVIII^e siècle.

Patrick BOULANGER.

60. Des éléments ponctuels de réponse sont apportés par les mémoires de maîtrise soutenus sous la direction de C. CARRIÈRE (J.-F. BRÈS, *L'armement maritime marseillais au XVIII^e siècle*, la Cérés, *op. cit.*, chap. III et IV ; P. FASSIÉ (...), le Benjamin, *op. cit.*, 3^e partie ; J. BORRELLY (...), l'Hirondelle, *op. cit.*, chap. III et V).