

Le vendredi 21 mars Thierry SAUZEAU, Maître de conférences à l'université de Poitiers nous a présenté l'histoire des marins de la SEUDRE aux 18^{ème} et 19^{ème} siècles.



Soirée attentive et très intéressante pour un public averti, venu découvrir ses racines. Au travers de la vie difficile des marins de l'époque, c'est tout le contexte économique et humain de cette période qui a été évoqué pour comprendre les mutations qui ont conduit aux métiers de la mer d'aujourd'hui.



Vous pouvez consulter le compte-rendu de cette conférence dans les pages qui suivent.

Conférence du 21 mars 2008,

‘Les marins de la SEUDRE’ aux XVIIIème et XIXème siècles

par **Thierry SAUZEAU**

maître de conférences d’histoire moderne à l’université de Poitiers.



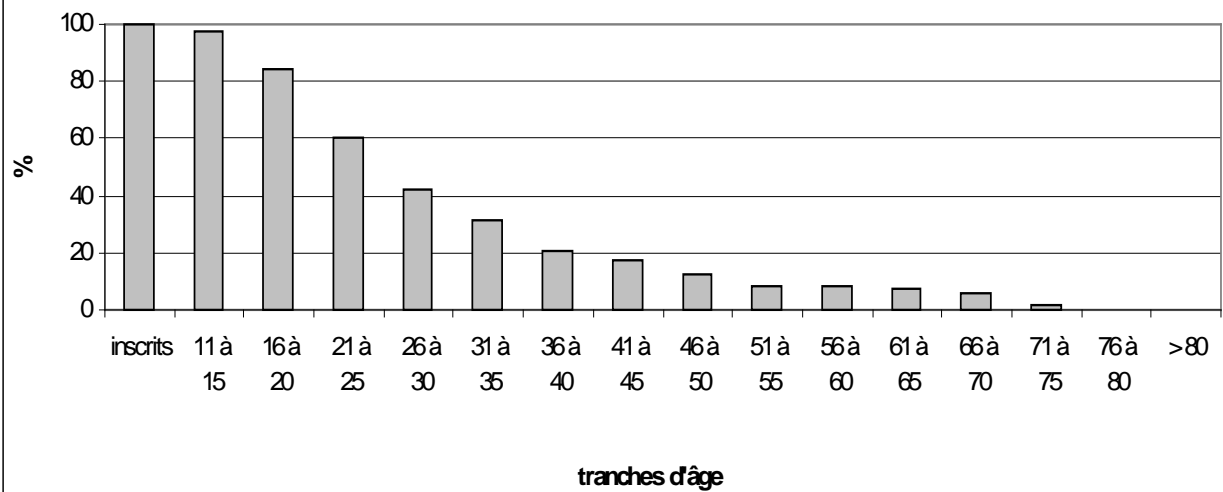
Soirée captivante et attentive pour une soixantaine de personnes venues se replonger dans le contexte historique local des XVIIIème et XIXème siècles où contrairement à ce qu’on pourrait imaginer, le monde de la mer ne s’opposait pas à celui de l’agriculture car ils co-existaient de façon assez dépendante l’un de l’autre.

Tout d’abord, depuis fort longtemps faute d’une infrastructure terrestre suffisante, le transport maritime a permis d’assurer l’essentiel du commerce local dans un environnement largement entouré d’eau (étangs, marais, littoral, et Seudre) ; le transport des matériaux (pierres, bois), du vin, du sel, mais aussi la pêche, et les coquillages ont toujours générés des emplois liés à la navigation. Ces emplois très liés à la pratique des activités terrestres, constituaient un véritable maillon d’une chaîne économique. Ils n’entraient absolument pas en concurrence des métiers terrestres, ils en étaient très complémentaires et les besoins se comblaient au meilleur intérêt des familles.

Les conditions de vie étaient difficiles pour de très nombreuses familles, aussi pour protéger la pérennité des biens, souvent l’aîné des garçons reprenait l’activité du père et comme il était difficile de nourrir toute la famille sur l’exploitation familiale, les cadets étaient poussés à s’enrôler comme mousses sur des bateaux de petit tonnage pour apprendre le métier de marin. En effet, l’apprentissage de ce métier ne nécessitait pas le paiement d’un maître d’apprentissage pendant la formation, contrairement aux métiers terrestres (charpentiers, forgerons, etc) ; ceci grâce aux ordonnances royales qui ainsi, favorisaient la venue d’un grand nombre de jeunes dans une filière où la pénurie de main d’œuvre sévissait à cause d’une mortalité exceptionnellement élevée.

Bien entendu, dans les familles bourgeoises, (notaires, commerçants) un fils unique n’embrassait jamais le métier de marin, et les cadets se voyaient proposer des carrières protégées pour limiter les risques (à bord de navires de capitaines de connaissance). Pour les nobles, ils embrassaient une carrière d’officiers de marine moins exposée, plus représentative et plus lucrative).

Analyse longitudinale de la mortalité (biographie collective de 110 gens de mer Trembladais nés avant 1760)

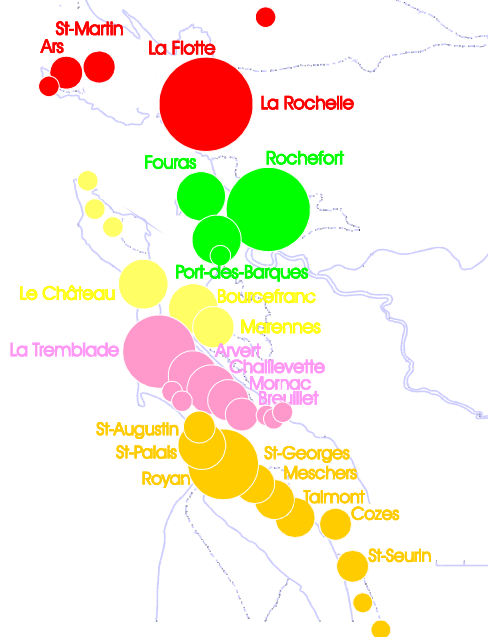


Comme le montre le tableau ci-dessus, 50% des jeunes mousses ne dépassaient pas 30 ans !

Le développement du grand commerce vers les Antilles, le Canada, le nord de l'Europe, mais aussi la traite négrière et la grande pêche ont constitué un véritable appel d'air de la main d'œuvre formée localement au XVIIIème siècle.

L'analyse des registres de l'Amirauté d'AUNIS et de SAINTONGE a permis de tirer les grandes lignes du vécu de ces familles au cours de cette période.

Notre littoral aux XVIIIe et XIXe siècles : 2000 marins face à l'océan



19 %

Rochelais embarqués par la bourgeoisie locale.

Rétails passés du cabotage au long-cours.

21 %

« Rochefortais » : migrants « habitués » en ville

Gens de l'estuaire (pêche, pilotage, cabotage)

2000 matelots face à l'océan

15 %

Oléron : île de terriens, caboteurs côte sud.

Marennais entre barque et long-cours rochelais

19 %

« Isles d'Arvert » : morutiers, caboteurs et matelots de la flotte bordelaise.

26 %

Saintonge girondine : caboteurs et matelots de la flotte bordelaise.

Tout d'abord, les deux plus grands ports de commerce du littoral Atlantique étaient Bordeaux et La Rochelle avec une forte prédominance pour Bordeaux. Les capitaines de ces navires recrutèrent leurs équipages parmi les marins de leur connaissance, les recommandations reçues des armateurs, ou des équipages souhaitant coopter des jeunes de leur village ou de connaissance. L'esprit d'équipe et de solidarité était essentiel dans un équipage réduit pour des questions de coût. C'est ainsi qu'un jeune mousse à 15 ans pouvait à 18-19 ans devenir matelot et plus (pilotin, maître) en fonction de ses qualités, de son parcours professionnel (succession et fréquence des embarquements, mais aussi fidélité à un capitaine réputé). Ce parcours promettait à un matelot l'acquisition d'un patrimoine en fin de vie, d'au moins deux fois supérieur à celui d'un saunier par exemple.

Par contre, le métier était très dur ; 80% des mousses abandonnaient avant la fin de leur apprentissage ou décédaient (maladies tropicales contractées ou épidémies dues au transport d'esclaves, accidents, noyades) et 50% des marins n'atteignaient pas 30 ans !

On comprend vite pourquoi, seules les familles nombreuses et pauvres envoyaient leurs cadets tenter la chance d'une vie meilleure.

La Seudre constituait une quasi-frontière ; les gens de la rive droite s'embarquaient à La Rochelle à plus de 90 %. Ceux de la rive gauche c'est-à-dire de la totalité de la presqu'île d'ARVERT (Mornac, Chaillevette, La Tremblade, Arvert, St Palais, Royan) s'embarquaient à Bordeaux à plus de 90%. Ces marins issus de familles attachées à leur terre et aux valeurs familiales conservaient cet esprit et cherchaient très souvent à revenir s'établir au pays dès que cela leur était possible. Alors ils devenaient matelots, maître d'équipage ou capitaines de petites unités assurant le trafic côtier (cabotage, pêche).

Les guerres perturbaient notablement ces carrières de marins. La marine Royale n'offrait que peu de perspectives intéressantes ; en effet outre les risques décuplés, par les nombreux conflits avec la marine Anglaise (décès, emprisonnements de plusieurs années), la Royale payait mal et cassait souvent la carrière d'un marin du commerce. En ces périodes de guerre, il n'existait pas d'alternative, la conscription était obligatoire et le commerce maritime s'arrêtait ; en effet, la marine Anglaise arraisonnait et coulait les navires de commerce, aussi les armateurs suspendaient leurs activités qui devenaient trop risquées.

Comme on l'a vu, le métier de marin appris et pratiqué dans le commerce en droiture plus prisé que le commerce triangulaire pourtant mieux payé, permettait de revenir au pays quand on avait échappé au pire. Alors, le cabotage, la pêche ou le développement de l'ostréiculture ont constitué un tremplin pour pérenniser et développer une filière professionnelle toujours très ancrée dans notre région.

Thierry SAUZEAU a su nous faire partager non seulement un travail colossal, étayé de nombreux tableaux et graphiques explicitant ces données historiques, mais surtout un contexte économique et humain qui montre certaines similitudes avec notre quotidien.

Comme quoi l'histoire est un éternel recommencement !

Conclusion

2000 marins :

- 1 – au service du Roi.
- 2 – salariés du grand commerce.
- 3 – recrutés et enrôlés en équipe.

Des matelots du long-cours

Deux ports intégrés au littoral :

- 1 – orientés vers l'Amérique.
- 2 – entre colonisation et spéculation.
- 3 – têtes de réseaux économiques et humains.

Une poussière portuaire :

- 1 – entre sel et vin.
- 2 – entre ravitaillement et avitaillement.
- 3 – des cueillettes littorales.

3000 marins :

- 1 – cotisants à la caisse des Invalides.
- 2 – petits entrepreneurs.
- 3 – huîtres, pêcheurs et marchands.

... aux « paysans de la mer »

Deux ports découplés du littoral :

- 1 – La Rochelle, une place tenue par les capitaux extérieurs.
- 2 – Rochefort, un port de guerre, une ville de la révolution industrielle.

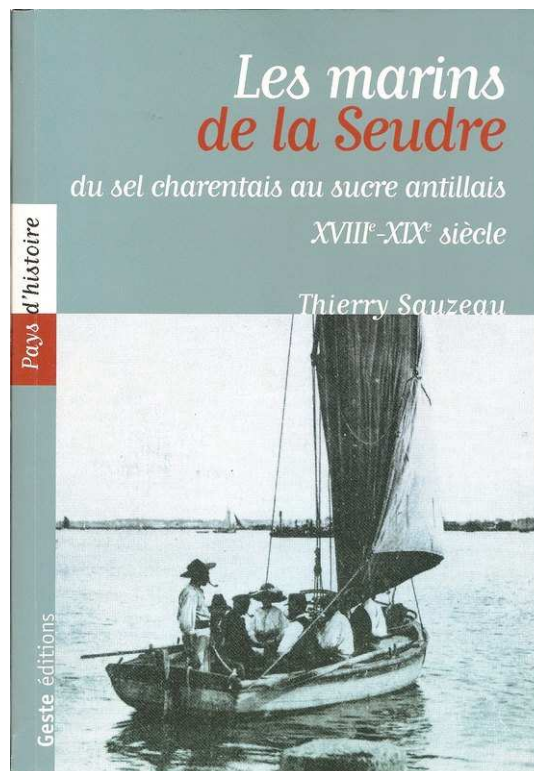
Une économie littoralisée :

- 1 – petites pêches et coquillages.
- 2 – parcs, claires et viviers.

Les nombreuses questions du public ont couronné une conférence chaleureuse où émergeait le plaisir du partage du savoir de notre conférencier, avec celui d'apprendre d'un public averti.

On en redemande... encore merci à Thierry SAUZEAU de nous avoir fait découvrir ce passé pas si lointain et comprendre comment les profondes évolutions techniques dues à la révolution industrielle de la fin du XIX^{ème} au XX^{ème} siècles, ont transformé toute la profession vers ce qu'elle est devenue aujourd'hui : un retour aux sources, pêche, ostréiculture et cabotage côtier.

Le livre de Thierry SAUZEAU ' Les marins de la SEUDRE ' est disponible en librairie aux éditions GESTE.



Nota : les tableaux et graphiques présentés sont issus des documents présentés par l'auteur.