

## La place des mousses dans les effectifs du département maritime nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle (premiers résultats d'analyse)

**Murielle BOUYER**

Doctorante en histoire moderne  
CRHIA, Université de Nantes  
Rue de la Censive du Tertra  
BP 81227  
44312 – NANTES Cedex 3

**Résumé :** En France, au XVIII<sup>e</sup> siècle, les marines militaire et commerciale atteignent un degré de développement jusqu'alors jamais égalé. Les conflits qui émaillent la fin du XVII<sup>e</sup> et du XVIII<sup>e</sup> siècles conduisent les autorités à prendre des mesures afin d'organiser le recrutement et le renouvellement des marins qui serviront sur les bateaux du roi dans le cadre de la conscription, tout en ménageant les hommes afin qu'ils puissent composer les équipages des navires coloniaux. Cette politique tente notamment d'attirer et de mobiliser les plus jeunes, enfants ou adolescents, vers le métier en favorisant les fils de marins et les enfants de peu des hôpitaux généraux, considérés comme inutiles. À l'échelle du département maritime nantais, la réalité va adapter ces dispositions. Si le département semble fournir un nombre suffisant de mousses dans la composition des équipages et si la profession semble séduire le plus souvent des fils de navigants fluvio-maritimes, ce n'est que tardivement que ces apprentis marins s'enrôlent sur les navires au long cours. Cependant, ce vivier d'aspirants marins pèse peu face aux aléas de la traversée. L'exécution de basses tâches, les changements de cap professionnel et familial et la mort réduisent ce vivier de main-d'œuvre de sorte que les mousses, se lançant dans l'aventure maritime coloniale, ne pouvaient constituer l'intégralité des effectifs nécessaires au commerce nantais.

**Mots-clés :** Gens de mer. Recrutement des équipages. Marine de commerce. Marine de guerre. France de l'Ouest.

**Abstract :** In XVIII<sup>th</sup> century France, the Navy and merchant fleet reached an unprecedented level of development. The sundry conflicts punctuating the XVII<sup>th</sup> and XVIII<sup>th</sup> centuries led the authorities to take various measures intended to organize the recruitment and replacement of seamen who were to serve on the King's warships within the context of conscription, the measures also aimed at taking care of the men so that they might still be part of the colonial merchantships' crews. Such a policy notably consisted in an attempt to mobilize and attract the young (children or adolescents) to the trade, by favoring seamen's sons and poor, supposedly useless children of general hospitals. At the level of the region of Nantes (the département), these official intentions could not but be rearranged by reality. Even if the area provided a sufficient number of ships' boys as crew members and although the trade seemed to appeal to sailors' sons, only later would these apprentice seamen enrol on deep-sea ships. Besides, what was advocated in theory weighed little when balanced against all the hazards of the crossing. Hard work on board, professional as well as family change of course, not to mention death, reduced this breeding ground of workforce, so much so that the boys embarking on the adventure of seafaring were not enough to answer the needs of the merchant fleet of Nantes.

**Key words :** Seamen. Recruitment of Crews. Merchant Fleet. Navy. Western France.

Si la société maritime renvoie une image de dureté, l'évocation des mousses projette plus encore une image de violence. Jeune garçon appelé dès son plus jeune âge à fréquenter le monde des adultes, dans la promiscuité des navires, souvent arraché du giron familial, confronté aux éléments déchaînés de la mer, le mousse va être formé à l'école de la vie par un apprentissage plus souvent asséné avec force (dans tous les sens du terme) qu'avec pédagogie.

Le mousse est avant tout un enfant ou un adolescent qui s'embarque pour apprendre le métier. C. Romme (1792), correspondant de l'Académie des Sciences de Paris et Professeur de mathématiques et d'hydrographie au port de Rochefort, précise le terme dans son dictionnaire de la marine : c'est un « *jeune homme, d'un âge au dessous de 16 à 17 ans et au dessus de 7 à 8 ans, qui est embarqué sur un vaisseau avec d'autres jeunes gens du même âge, et qui ont le même titre, pour*

*commencer l'apprentissage de l'état de matelot auquel ils sont destinés, sous la direction de différents maîtres de l'équipage ».*

Les conflits militaires, qui caractérisent le règne de Louis XIV, et l'essor du commerce maritime français conduisent à organiser l'appareil maritime dès la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, en instaurant dans un premier temps le recensement des gens de mer. À cette fin, le royaume est divisé en départements maritimes, eux-mêmes découpés en quartiers regroupant plusieurs paroisses.

Le département maritime nantais comprend un espace s'étendant grossièrement de la Vilaine à la baie de Bourgneuf, en passant par la partie basse de la Loire, pénétrant jusque 16 à 20 kilomètres dans les terres. Il est divisé en quartiers dans lesquels sont classés, par paroisse et par grade, les gens de mer. Ces limites du département maritime nantais évoluent au fil du siècle<sup>(1)</sup> ; au nombre de quatre quartiers entre 1690 et 1734 (quartier de Bourgneuf, du Croisic, de Nantes et de Paimbœuf), ils sont réorganisés en trois quartiers après 1734 (quartier de Bourgneuf, du Croisic et de Nantes ; celui de Paimbœuf étant confondu avec celui de Nantes) dégraissés des paroisses les moins à même de fournir d'inscrits maritimes (celles de l'intérieur notamment comme les paroisses riveraines du lac de Grandlieu)<sup>(2)</sup>.

Parallèlement, se pose le problème de la formation et de la constitution d'un futur bassin de main-d'œuvre fournissant la marine de commerce. Nantes, en tant que place économique importante et grande cité portuaire, développe, à partir du dernier quart du XVII<sup>e</sup> siècle et au XVIII<sup>e</sup> siècle, son commerce maritime en direction des îles d'Amérique et de l'Afrique, ce dernier faisant de Nantes le premier port négrier français. La multiplication des expéditions (Meyer, 1969) nécessite un nombre croissant de marins. Les armateurs ont alors recours à une main-d'œuvre locale, mais il leur faut aussi diversifier leurs approvisionnements en se tournant vers la France et l'étranger. C'est donc la marine marchande qui forme les aspirants matelots qui servent sur les bateaux du roi.

Connaître les mousses, et plus généralement le monde des enfants, par leur plume est peine perdue. Ils n'ont guère laissé de témoignages, compliquant ainsi notre travail pour retracer leur histoire, isolés par leur fragilité intellectuelle (ils ne savent ni lire ni écrire), financière et plus généralement par leur simple statut d'enfant qui les dissocie des actes du quotidien. Ils sont, entre autres, exclus des actes fiscaux ou notariaux (actes d'acquêt, d'échanges, fermages, inventaires après décès...) ; le baptême et le décès sont bien souvent les seuls actes officiels de leur passage sur terre.

À côté des textes officiels présentant indirectement les mousses, les sources maritimes permettent une étude sous l'angle professionnel. Outre les *déclarations des maîtres et capitaines*, les rapports de justice faisant état de la maltraitance dont ils furent souvent les victimes (point que nous n'évoquerons pas), c'est la documentation inépuisable de l'Amirauté qui est la plus intéressante. Les registres matricules (ou registres de classes dans lesquels étaient classés tous les navigants en vue d'effectuer leur service militaire, mais aussi les ouvriers, les barmans, pêcheurs et bateliers de la Loire et de ses affluents ; ce sont eux qui nous ont permis de retracer le parcours professionnel des marins en consignnant les carrières) et les rôles d'armement (dans lesquels était établi la composition des équipages des navires marchands) constituent une formidable base de données alimentant notre réflexion. Leur exploitation sous l'angle statistique quelque peu aride permet de revisiter le quotidien et surtout le rôle qu'ils revêtaient dans la composition des effectifs de marins nécessaires à la navigation du commerce nantais et l'enjeu dont ils étaient l'objet.

Il s'agit donc de définir la place du mousse, petit maillon constituant pourtant la relève des futurs marins, dans le vaste échiquier des effectifs. Dans leurs soucis constants de disposer d'une main-d'œuvre suffisante pour le commerce et pour servir la marine royale, les négociants et les autorités, on l'a compris animés par des intérêts différents, mais unis dans un même objectif, tentent par divers moyens de stimuler leur recrutement. Quelles furent alors les idées développées et les mesures prises pour augmenter le vivier à la base de la cohorte des futurs marins de la région ?

Par ailleurs, il faut s'interroger sur les capacités de l'Amirauté nantaise à former de futurs marins. Était-elle en mesure de répondre à la demande marchande ou devait-elle faire appel à des étrangers, c'est-à-dire à des jeunes gens hors département ? Cette question en amène une autre, si le mousse

semble par définition un enfant de l'eau (ici mer et rivières), l'hypothèse d'un déterminisme géographique et social doit être vérifié.

Enfin, d'un point de vue professionnel, la vie à bord était loin d'être une sinécure ; si leurs tâches s'identifiaient à celles des basses besognes, l'issue de la traversée était pour le moins incertaine : au mieux, un sésame pour passer matelot, au pire elle marquait la fin tragique de l'aventure.

Pour répondre à ces différents questionnements, trois thèmes méritent d'être développés : le premier consiste, en se plaçant sous l'angle théorique, à définir l'utilité de ce grade en analysant la politique royale, le second tente de dégager le profil sociologique de ces jeunes débutants dans le métier, enfin la réalité des embarquements à travers l'étude des carrières offre un troisième tableau.

## **I - PRÉPARER LA RELÈVE**

L'État met au point un arsenal législatif dans le but de cadrer une population de gens de mer particulièrement mouvante. Il s'agissait aussi d'assurer un renouvellement des effectifs en créant un vivier de main-d'œuvre et en l'attachant à la fonction.

### **A - L'instrumentalisation du mousse**

C'est au XVII<sup>e</sup> siècle qu'est apportée une réponse législative digne de ce nom à la question du recrutement des gens de mer (Zysberg, 1995). Colbert, par l'ordonnance du 22 septembre 1668, met en place le système des classes, qui durera plus de trois siècles. Ce service militaire, auquel étaient astreints tous les gens de mer (marin, pêcheur<sup>(3)</sup> et même ouvrier travaillant pour la Marine, charpentier, voilier...), avait pour objectif de gérer les effectifs nécessaires à la marine royale. Jusqu'alors, pour composer ou compléter les équipages, les autorités avaient recours au système de presse, c'est-à-dire au bouclage des quartiers et des zones portuaires, afin d'y retenir les hommes nécessaires. Ce système, insuffisant et très impopulaire, fournissait des effectifs de médiocre qualité. Les nouvelles dispositions envisagées par Colbert permettent, en théorie, de connaître les forces en présence, instaurent un roulement entre les hommes par les levées par classe et limitent la concurrence avec les équipages de la marine marchande.

Une des préoccupations des législateurs était de constituer une base de mousses plus solide. Dans l'idée de former les plus jeunes à la mer, la plus importante des mesures fut celle établie par l'ordonnance de la Marine d'avril 1689, reprise par celle d'août 1732, enjoignant aux maîtres de navire d'engager un mousse pour dix hommes d'équipage. Cette disposition permettait d'assurer la formation de l'enfant durant les expéditions au long cours puisqu'il n'existait pas d'autre moyen d'effectuer son apprentissage en dehors de celui dispensé sur les bateaux<sup>(4)</sup>.

Il s'agissait avant tout de favoriser les enfants des gens de mer et d'exploiter l'expérience reconnue de ceux-ci « *ayant plus d'esperance qu'ils deviendront bons navigateurs, que les enfans de ceux qui n'ont point navigué [...]* ». En arrière plan, on peut aussi y lire un geste de l'État qui cherchait à protéger les enfants des gens de mer d'un éventuel sous-emploi « *en estimant juste qu'ils tirent par preference leur subsistance d'un métier auquel leurs peres se sont adonnez* ». Ainsi, il était prévu par l'ordonnance de 1681 que « *[...] les enfans des gens de Mer seront embarquez par preference à tous autres en ladite qualité de Mousse sur ses Vaisseaux & sur les Bâtimens de Mer de ses sujets [...]* ». Celles du 15 août 1732<sup>(5)</sup> et du 4 juillet 1784<sup>(6)</sup> réitérèrent cette primauté du recrutement des enfants de gens de mer sur le reste de la population. L'article 1er de cette dernière est encore plus clair quant à cette politique privilégiant les enfants de gens de mer : « *la proportion du nombre des Mousses déterminée au dixième, n'est pas trop grande pour fournir aux gens de mer les moyens de faire subsister leurs enfans & les former à la profession de Matelot* ».

### **B - Le recrutement par les hôpitaux : ouvrir et diversifier le recrutement**

Les autorités tentèrent également d'ouvrir le métier à des enfants hors milieu maritime, afin d'alimenter les besoins croissants de la Marine. Aussi l'ordonnance de 1681 prévoyait que les capitaines<sup>(7)</sup> puissent chercher leurs recrues « *dans les lieux où il y aura des pauvres bougres*

*enfermés* », c'est-à-dire dans les hôpitaux. Cette disposition fut appliquée et interprétée de diverses manières. Ainsi, l'ordonnance du 10 janvier 1730<sup>(8)</sup> expose que « *dans les lieux où il n'y a point d'Hôpitaux qui puissent fournir les Mousses nécessaires aux Vaisseaux qui y sont armez, il y est embarqué indistinctement en cette qualité les enfans des habitans qui y resident, ce qui empesche les enfans des gens de Mer de pouvoir naviguer* ». Comment fut appliquée cette mesure à Nantes ? Les enfants du Sanitat, hôpital général de Nantes, furent-ils embarqués sur des navires marchands ?

### **1 - De l'utilisation d'une main-d'œuvre improductive**

Au XVII<sup>e</sup> siècle, la France mène une politique que l'on associe à une période de grand renfermement. À l'origine, il s'agissait d'isoler les malades de la ville en les installant en dehors. La mesure s'étend peu à peu aux éléments "perturbateurs" de la société, de manière générale aux exclus.

Nantes s'engage dans ce mouvement avec la création, en 1650, du Sanitat (Bachelet, 1998 ; Croix, 1980), équivalent de l'Hôpital Général, puis Paimbœuf (Bault, 1968 ; Mathot, 1997) dont l'hôpital est fondé en décembre 1696 par lettres patentes de Louis XIV. Lieu d'accueil des "malades sociaux", le but étant de purger les villes d'une population misérable et turbulente, les hôpitaux avaient pour mission de soigner les maux de la société. Comment alors mieux soigner ces maux que par le travail ? Aussi les pensionnaires s'acquittaient de leur prise en charge (logé, nourri, soigné et formé professionnellement au cours du séjour afin d'assurer la réinsertion des mendiants à leur sortie) en s'engageant à consacrer une partie de leur temps au service de l'établissement.

La question du travail se posait même pour les enfants, d'autant plus que ces institutions étaient confrontées au problème de la recrudescence des abandons d'enfants, nouvelles bouches à nourrir trop onéreuses et peu rentables. Le « *projet d'arrangement pour l'embarquement des petits garçons du Sanitat en qualité de mousses sur les navires marchands qui arment dans la Rivière de Nantes, conformément à l'ordonnance du Roy du mois d'avril 1689* » rédigé à Nantes le 2 mai 1726<sup>(9)</sup> arrive à point nommé.

Il expose froidement les "droits et devoirs" de l'enfant qui souhaitait, mais le terme est sans doute inapproprié, devenir mousse. Il règle par ailleurs le processus de l'apprentissage de l'enfant auprès du capitaine de navires.

### **2 - Les dispositions du règlement**

L'accent est mis sur trois grands points.

Concernant les conditions de la mise à disposition du mousse par l'Institution, il fixe l'âge de l'embarquement : « *Ces enfans ne pourront estre destinez pour embarquer au plutôt qu'a l'âge de 14 ans accomplis et après avoir fait leur première communion* », faisant probablement moins preuve d'une certaine humanité quant à la pénibilité de la tâche qu'à l'efficacité des jeunes recrues. Il prévoyait que le nombre des mousses du Sanitat destiné à servir à bord des navires fut limité : « *Il en sera embarqué un sur chaque navire qui armera à Nantes* », mais il ajoute que le commerce pouvait se servir selon ses besoins : « *Lorsqu'il y aura quelques vaisseaux en armement le bureau des classes emmenera chercher au Sanitat le nombre qui sera nécessaire par l'archer de la marine* ». Rien n'était prévu quant à la possibilité de demandes plus fortes que d'enfants prêts à partir. Unique bagage en guise d'expérience, il était prévu qu'un coffre, contenant les hardes nécessaires à leur voyage au long cours, devait être confié au capitaine.

Le règlement précise également le cadre de la formation de l'enfant une fois à bord. Elle devait être assurée par un maître « *afin qu'ils ayent attention de leur faire apprendre la manœuvre et tout ce qui concerne le métier auquel on les destine* ». Pour cet apprentissage, des limites étaient fixées : « *il ne sera point permis audit capitaine sous quelques prétextes que ce puisse estre de se servir des mousses du Sanitat pour Domestique, au contraire il luy sera très recommandé par le bureau des Classes d'avoir, l'oeil à ce que l'officier marinier qui en aura le soin les fassent agir et faire le quart, comme le reste de l'équipage* ».

Une dernière disposition concernait la non moins importante solde puisque le prêt n'était pas gratuit. Leur traversée était rémunérée selon qu'il s'agisse d'un premier ou d'un second voyage (en fonction

donc de l'expérience) : 6 livres pour le premier voyage, 9 pour le second, 12 livres pour le troisième, sans que l'on sache si cette solde était attachée à un type de voyage effectué. À qui revenait cette solde ? « *La solde des mousses [...] sera payée au receveur du Sanitat au retour des voyages sur les billets du bureau des armemens. Elle servira au Sanitat à rééquiper le mousse dont elle provient pour le mettre en estat de faire un second voyage* ». Les deux premières soldes des deux premières campagnes, ne revenaient donc pas au mousse. Si pendant ces voyages, il venait à mourir, « *le provenu de la vente de leurs hardes et de la solde qu'ils auront gagné sera remise par les armateurs au receveur dud hopital [...]* ». L'âge avançant, que se passait-il ensuite ? « *au retour de lad troisième campagne, ces jeunes gens approcheront de l'age de 18 ans et scauront ce que c'est que la mer y ayant fait trois voyages ils toucheront eux mêmes leurs désarmements, ne retourneront plus au Sanitat qui en sera plainement déchargé, parce qu'alors ils seront en estat par eux mêmes de chercher de nouveaux armemens et de se requiper au moyen de la solde qu'ils auront touché* ».

Le règlement est également très clair quant à l'intérêt que témoignait l'institution à ses pensionnaires. En effet, le but affiché par le Sanitat était bien de se débarrasser de ses enfants en les faisant tourner au plus vite entre la première et la dernière expédition : les « *mousses [qui] resteront au Sanitat après leur premier et second voyage seront embarquez par prefferance aux autres après sept semaines environ de repost, afin de parvenir a en débarrasser entierement le Sanitat* ».

Malgré les besoins en main-d'œuvre, il semble que le projet et les propos des différentes ordonnances de 1689, 1730 et 1732 incitant à piocher parmi les enfants des hôpitaux n'eurent pas d'écho à Nantes. Les différentes études<sup>(10)</sup> menées sur le Sanitat ne font jamais mention de mousses utilisés sur les bateaux marchands. Surtout, le Mémoire sur les Classes<sup>(11)</sup> de juin 1774 précise au titre *Mousses* que « *l'usage ordinaire de tous les Ports fondé sur l'équité et l'intérêt du service et du commerce est de préférer pour les places de Mousses les enfans des gens de mer. Cependant en vertu d'une disposition de l'ordonnance de 1681 qui n'a eu d'exécution qu'à Marseille et La Rochelle, les enfans des hôpitaux de ces villes sont préférés [...]* ». D'ailleurs, le recrutement effectué dans les hôpitaux de ces deux villes ne semblent pas avoir été des plus productifs : « *En général, on a lieu de remarquer que les enfans tirés des hôpitaux étoient une faible ressource pour former les Matelots parce qu'ils renoncent plus aisément au métier de la Mer que les enfans des Marins, n'étant pas portés par les mêmes voies de l'exemple et de l'excitation, et que d'ailleurs n'ayant ni domicile ni famille et souvant se souciant peu de revenir dans le lieu où ils ont été élevés, ils s'expatrient plus volontiers et restent dans le païs étrangers au premier ou second voyage* »<sup>(12)</sup>.

La question qui se pose désormais est de savoir quelles furent les répercussions sur le terrain de cette politique royale de recrutement ?

## II - PROFIL SOCIOLOGIQUE DES MOUSSES

### A - Une évolution contrastée

#### 1 - Nombre et répartition géographique des mousses classés

Cinq sondages ont été établis en s'accommodant de l'absence des registres matricules (particulièrement irréguliers pour les années 1740, 1751 et 1776). Ils permettent l'analyse de trois périodes : une première au début du siècle (1700), une seconde au milieu du siècle (1740-1751) et enfin une troisième correspondant à la dernière partie du siècle (entre 1776 et 1786).

Malgré l'irrégularité des sources, on peut estimer la cohorte annuelle des mousses entre 450 et 500 enfants sur le siècle, mais les différents sondages montrent que le corpus a tendance à s'effriter. D'inégale importance, les quartiers disposent d'une cohorte de mousses aux évolutions tranchées : d'un côté, une forte diminution en un demi-siècle dans les quartiers de Bourgneuf (il perd 35,6 % de ses effectifs) et du Croisic (- 48,4 %), ce dernier était pourtant celui dans lequel était classé le plus grand nombre de mousses au début du siècle ! De l'autre, une forte progression (+116,8 %) des jeunes gens inscrits dans le quartier de Nantes, même si l'on note un léger fléchissement de leur nombre en 1776.

Quartiers	1700	1740	1751	1776	1786
Quartier de Bourgneuf	101	-	65	-	-
Quartier du Croisic	250	166	-	-	129
Quartier de Nantes	119	-	280	258	-
<b>Total</b>	<b>470</b>		<b>511 ?</b>		

**Tableau 1 : Estimation des mousses du département de Nantes<sup>(13)</sup>d'après les registres des classes**

On observe également que les mousses majoritairement originaires du littoral au début du XVIII<sup>e</sup> siècle laissent la place à ceux de l'estuaire au milieu du siècle.

Le redécoupage des quartiers par l'ordonnance de 1734 diminuant la superficie du département<sup>(14)</sup> ne peut pas tout expliquer. La répartition par quartier montre en effet combien cette pesée globale doit être nuancée. La carte des « *Effectifs des mousses classés dans les paroisses du département de Nantes en 1700, 1740, 1751, 1776 et 1786* » met en évidence des zones privilégiées de classement.

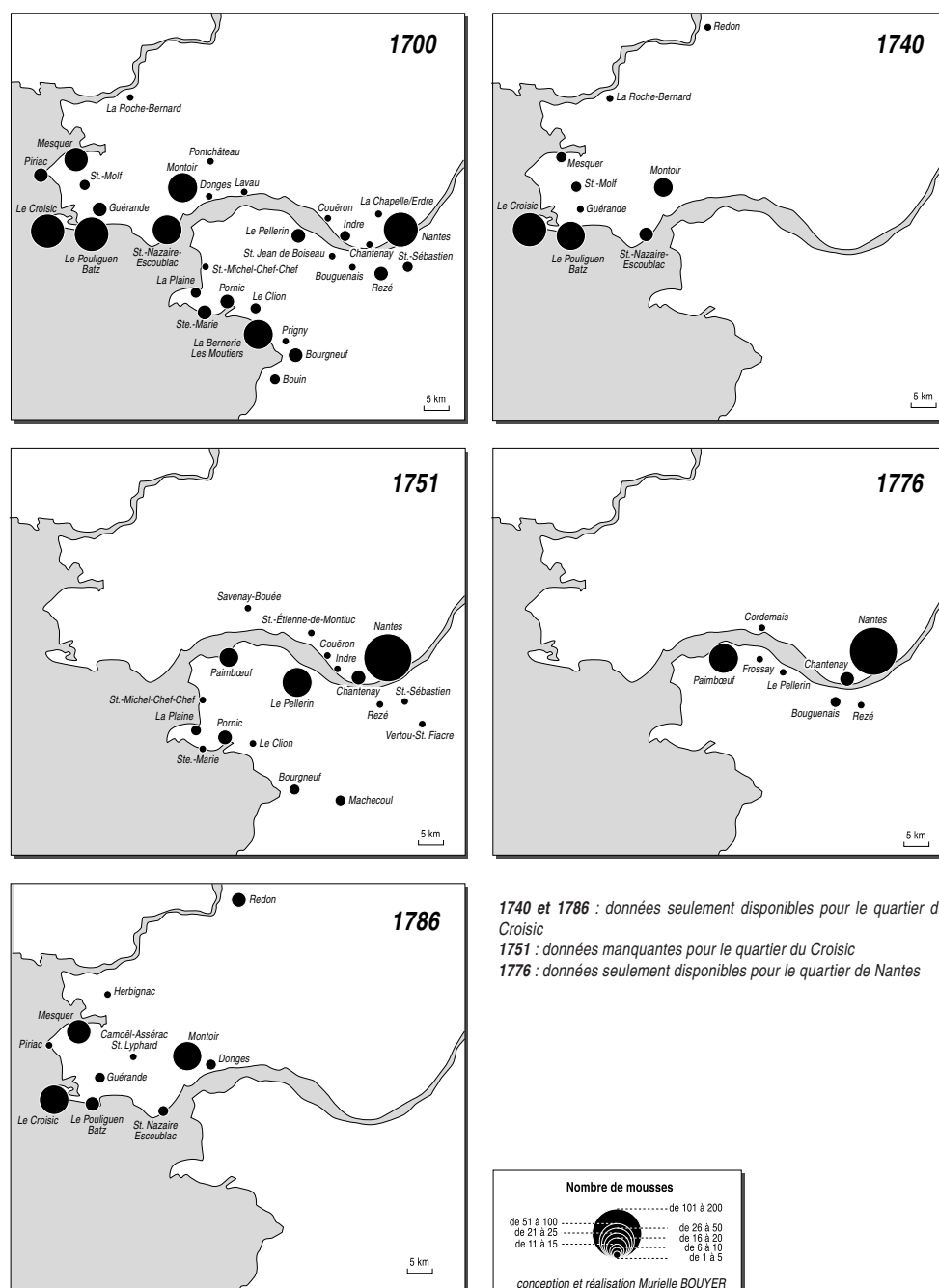
La répartition des mousses (fig. 1) est attachée aux zones littorales et riveraines, et à quelques ports : Mesquer, Le Croisic, Le Pouliguen, Saint-Nazaire, Montoir, Nantes, Le Pellerin, Paimbœuf, La Bernerie et Les Moutiers. On observe un fort déséquilibre dans cette répartition puisqu'une partie des mousses est essentiellement concentrée dans la presqu'île guérandaise et à l'embouchure de la Loire autour du Croisic, du Pouliguen, de Mesquer, de Saint-Nazaire et de Montoir, alors que la baie de Bourgneuf ne s'illustre pas comme un centre de classement (à l'exception de La Bernerie-Les Moutiers et Pornic). Dans l'estuaire, les mousses sont pour la plupart originaires de Nantes ; Paimbœuf et Le Pellerin fournissant le reste des troupes.

La primauté comme le déclin des mousses du département est à relier aux activités économiques des paroisses.

Au début du siècle, les activités portuaires de la presqu'île guérandaise et de la baie de Bourgneuf étaient encore florissantes ; une partie des populations littorales du Croisic, du Pouliguen, de Mesquer mais aussi de la Baie était occupée à la pêche et au commerce du sel. La situation est tout autre quelques années plus tard. L'économie locale se désintègre (Berget, 1994 ; Chevillot, 1992 ; Michon, 1999 ; Primot, 1991) et à l'image de ce dépérissement, le nombre des mousses, comme l'ensemble des effectifs des quartiers du Croisic et de Bourgneuf, s'amenuise. Tous ces ports sont touchés par la raréfaction des armements morutiers liée à la perte de territoires de pêche imposée par le traité d'Utrecht (1713) et à la concurrence des grands ports comme Saint-Malo (qui en plus de la morue monopolise le commerce des grains et des toiles) ou des Sables-d'Olonne. Tous les trafics générant un petit cabotage qui avait fait la richesse de ces ports sont touchés : les envois de sel diminuent, concurrencés par ceux du Portugal, le trafic lié à la pêche à la sardine, au vin et aux céréales se ralentit. Conséquence immédiate, les effectifs fondent et le groupe de mousses, autrefois cheville ouvrière des équipages, n'a plus raison d'être, à moins de trouver à s'enrôler dans d'autres ports voisins comme ceux de Nantes et de Paimbœuf.

Dans la partie estuarienne, l'augmentation du nombre de mousses à Nantes et plus généralement du quartier maritime nantais tient essentiellement à l'essor économique de la ville. Nantes est évidemment le centre de classement des mousses, mais on note aussi la présence, bien qu'irrégulière, de mousses du Pellerin et de Paimbœuf (en hausse, alors que Paimbœuf ne s'apparente pas à une pépinière de mousses ; elle est au contraire un centre d'approvisionnement en marins confirmés en tant que principal avant-port nantais). À l'embouchure de l'estuaire, l'activité de petit cabotage favorise incontestablement leur présence. Si les mousses nazairiens sont de moins en moins nombreux

(l'activité maritime y est plus limitée), ceux de Montoir<sup>(15)</sup> fournissent une main-d'œuvre importante, habitués dès leur plus jeune âge à se déplacer dans les étiers, à bord des chalands, ou accompagnant leurs aînés sur des barques chargées de mottes, lors de voyages effectués entre Nantes et la Bretagne sud.



**Fig. 1 : Effectifs des mousses classés dans les paroisses du département de Nantes en 1700, 1740, 1751, 1776 et 1786**

Dernier indice quant à l'évolution des mousses, leur proportion dans l'effectif total des gens de mer du département par quartier diminue au cours du siècle, passant de 10,6 % à 8,9 % pour le quartier de Bourgneuf, 12,4 % à 7,4 % pour Le Croisic et 14,2 % à 8,5 % pour Nantes. Ainsi, les effectifs des marins classés augmentent plus vite que les mousses.

Dans ces circonstances, le groupe suffisait-il à répondre aux demandes du commerce nantais ?

## 2 - Les mousses dans les effectifs des équipages des navires armés par les Nantais

Ce sont les rôles d'armement<sup>(16)</sup> qui nous renseignent le mieux sur la composition des équipages puisqu'ils contiennent d'abondantes informations sur les marins (nom et prénom, âge, couleur des yeux, taille et *poil*, domicile, grade et spécialité, solde). Pour cerner au mieux le recrutement des mousses, le département maritime nantais peut être redécoupé en micro régions. Ainsi, cinq ensembles se distinguent :

- un premier concerne directement la basse Loire englobant les paroisses bordant les rives du fleuve. Il correspond en gros au quartier nantais et aux paroisses du quartier du Croisic qui lui sont limitrophes (Montoir et Saint-Nazaire notamment),

- dans cet ensemble, berceau d'une partie des apprentis marins, Nantes constitue une zone à part entière,

- deux autres zones se situent de part et d'autre de l'estuaire : celle du nord s'étend de la presqu'île guérandaise jusqu'à la hauteur de la Vilaine (Redon compris), correspondant à une majeure partie du quartier du Croisic (littoral nord nantais) et celle du sud comprend le quartier de Bourgneuf dans son extension optimale, entre Saint-Michel-chef-chef et Machecoul (littoral sud nantais),

- enfin le dernier ensemble intègre les mousses hors département (reste de la France et étranger).

Aux vues de trois sondages effectués dans les rôles d'armement en 1715, 1741 et 1786, les mousses du département maritime ne peuvent satisfaire totalement les demandes en bras du commerce nantais.

Origines	1715	1741	1786
Mousses de Nantes	38 (21,7 %)	210 (41,9 %)	187 (34,1 %)
Mousses de basse Loire	36 (20,6 %)	70 (14 %)	80 (14,6 %)
Mousses du littoral nord nantais	6 (3,4 %)	29 (5,8 %)	37 (6,7 %)
Mousses du littoral sud nantais	37 (21,1 %)	65 (13 %)	38 (6,9 %)
Mousses hors du département	58 (33,2 %)	127 (25,3 %)	207 (37,7 %)
<b>Total</b>	<b>175 %</b>	<b>501 %</b>	<b>549 %</b>

**Tableau 2 : Évolution du nombre de mousses s' enrôlant à bord des bateaux armés au commerce à Nantes**

Malgré l'essor du commerce maritime appelant de plus en plus de mousses à bord des navires marchands, le recrutement reste local. En effet, la proximité constitue un facteur majeur des enrôlements ; ils sont nés sur place et embarqués sur place. L'essor commercial nantais dynamise la population des rives de Loire et tire parti des savoir-faire professionnels fluvio-maritimes. Ainsi, 60 à 75 % des mousses sont originaires du département. Dans cet ensemble, Nantes et les avant-ports nantais (Saint-Nazaire, Montoir, Paimbœuf, Le Pellerin, Chantenay) constituent les sites de recrutement par excellence, fournissant dans les années 1740 plus de la moitié de la cohorte nécessaire. Les mousses du littoral nord et sud nantais sont assez peu nombreux dans les équipages des navires nantais : les effectifs des mousses originaires de la baie de Bourgneuf (dont La Plaine, Pornic ou Bourgneuf) ne cessent de diminuer (de 21,1 % à 6,9 %), ceux de la presqu'île (Le Croisic en particulier), malgré une légère augmentation, sont marginaux au sein des navires. Ces chiffres traduisent en fait une attraction nantaise quasiment inexistante sur les jeunes recrues de ces deux zones. Peut-être trouvaient-ils à s'employer dans leur port respectif ou bien préféreraient-ils se diriger vers des activités agricoles ? Malgré tout, les armateurs nantais doivent faire appel à des mousses hors département. Cette part fluctuante est pour l'essentiel originaire des côtes poitevines (Ile d'Yeu, Saint-Gilles et Croix-de-Vie) et bretonnes (ils viennent d'une multitude de ports bretons, centres d'armement de plus ou moins grande importance comme Brest, Saint-Malo, Saint-Brieuc, en passant par Lorient, Pont-Croix ou Ambon).

Alors que le commerce nantais ne cesse d'augmenter, les armateurs ne semblent pas avoir manqué de jeunes recrues puisqu'ils ne modifient pas géographiquement et numériquement leurs sources d'approvisionnement. Le quota du dixième de mousses est à peu près respecté puisque les armateurs nantais répondent à l'obligation dictée par l'ordonnance de 1689 d'embarquer un mousse pour



10 hommes d'équipage. Si en 1715, le ratio n'est pas atteint puisqu'on compte 1 mousse pour 15 hommes d'équipages, en 1752 et 1786<sup>(17)</sup>, ils atteignent les 1 pour 10 (9,7 en 1752 et 9,9 en 1786). Pourtant, cette disposition est insuffisante pour renouveler une population maritime particulièrement exposée aux dangers de la navigation. Le salut vient probablement de l'introduction du noviciat par les ministres de la Marine Maurepas en 1745, prolongeant l'apprentissage, puis Berryer<sup>(18)</sup>, le 12 décembre 1759<sup>(19)</sup>, ouvrant la navigation aux non-initiés. Cette dernière va, en effet, contribuer à renouveler et à renforcer les effectifs des marins en permettant, à tous les jeunes gens entre 16 et 25 ans, trop âgés pour être mousques et trop jeunes et inexpérimentés pour être matelots, de s'embarquer comme novices sur les vaisseaux du roi et sur les autres bâtiments. Ces aménagements eurent pour effet d'attirer de nombreux jeunes gens, gonflant, du coup, le nombre d'apprentis marins, et concurrençant les matelots par la solde inférieure qu'ils recevaient.

## **B - Identité sociale des mousques**

C'est en reconstituant la carrière des marins, grâce aux registres matricules, que l'on peut mettre au jour les origines sociales des aspirants matelots.

### ***1 - Importance des liens avec le milieu fluvio-maritime***

La naissance faisait-elle le marin (Zerathe, 2000) ? L'origine sociale des mousques est très irrégulièrement indiquée par les registres matricules et les registres bavards ne sont pas légion. Ceux consignants les mousques originaires de Chantenay, de Saint-Nazaire, de Montoir et de Paimbœuf (inexploitable car l'échantillon est trop réduit) indiquent seulement une profession du père sur 3 ou 4 et Le Pellerin, une profession sur 2. Ce mini sondage esquisse les activités pratiquées dans ses paroisses entre 1739 et 1751<sup>(20)</sup>.

De manière générale, le milieu maritime est particulièrement représenté à Montoir puisque les 10 professions indiquées ne désignent que des gens de mer : 7 sont des matelots, 1 est maître de barque, 2 maîtres de chaloupe dont le père de Pierre Mahé est dit « *maître de chaloupes et mottes* »<sup>(21)</sup>. Cette prééminence des gens de mer dessine en filigrane l'importance du milieu dans les choix professionnels puisque les Briérons vivant au contact du fleuve, de la mer et dans le marais devaient s'adapter à ces éléments et retourner ces handicaps en atouts. Par ailleurs, le territoire morcelé ne pouvait occuper qu'un nombre restreint de Montoirins aux champs ; la plupart n'avaient guère le choix : le petit cabotage ou l'aventure maritime. Le poids de la filiation paternelle s'observe aussi à Saint-Nazaire : sur 9 professions indiquées, 6 sont le fait de pilotes (lamanes ou côtiers ; le pilotage des navires à l'approche des côtes vers Paimbœuf était une activité spécifique des Nazairiens). Au Pellerin, le secteur maritime côtoie le para-maritime (20 professions mentionnées) : un maître d'équipage, 5 capitaines, un matelot, un barger, 2 constructeurs (sans précision, mais il s'agit probablement de navires), un calfat, 6 charpentiers (probablement de navires), un boulanger et un marchand de vin.

À Chantenay, on compte un charpentier de maison, un scieur de long, un marchand de vin, un tailleur de pierre, un maître d'équipage. Même si notre corpus est restreint, on sait que l'influence maritime est moins forte que dans d'autres paroisses. Le bourg est satellisé par Nantes. À l'origine rural, il diversifie ses activités au fil du siècle, modifiant la structure sociale de la paroisse en attirant des populations ouvrières semi-urbaines plus que maritimes. Nantes y développe des activités proto-industrielles dans les faubourgs et sur les terrains vierges chantenaisiens. Elle y installe, notamment au pied du coteau de l'Hermitage, des chantiers navals dans le dernier quart du siècle.

### ***2 - Enfants ou adolescents ?***

Le travail des enfants répondant à une nécessité économique, ils apportent leur écot au fonctionnement de la famille. Ils sont associés dès leur plus jeune âge aux tâches des parents aux champs, quand ils ne sont pas placés très tôt en apprentissage ou employés sur les barques ou sur les navires.

La précocité de l'apprentissage est théoriquement synonyme de la qualité du futur marin : « [Le matelot doit être] *formé jeune ; ses premières campagnes doivent être faites avant vingt ans ; ceux qui se feront après cet âge, ne sont ordinairement jamais aussi bon matelots que les autres ; ils sont moins*

*actifs et moins alertes* » (Vial du Clairbois, 1783-1797). Malgré ces sages observations, l'étude des âges<sup>(22)</sup> montre des écarts importants d'une paroisse à l'autre et parfois plus élevés que les moyennes généralement observées. Il est souvent difficile de définir avec précision le moment de l'entrée dans le métier car les débuts s'effectuent dans le cadre du petit cabotage, navigation qui fait rarement l'objet d'un enregistrement. À Montoir par exemple, l'apostille « *sur les chaloupes depuis sa jeunesse* » ponctue presque systématiquement la matricule des mousses. Faute de mieux, on retiendra, malgré l'absence d'embarquement parfois constatée, que les âges indiqués dans le cartouche présentant le mousse marquent les débuts officiels du jeune homme dans le métier.

C'est entre 14 et 17 ans que les mousses sont les plus fréquemment enregistrés et l'âge moyen au premier embarquement est de 15 ans et 3 mois. C'est à Montoir que les mousses sont le plus tardivement enregistrés puisque la moyenne est de 15 ans et 11 mois, suivie par Le Pellerin, 15 ans et 5 mois, Paimbœuf 14 ans et 9 mois et Saint-Nazaire, 14 ans et demi (la moyenne est impossible à établir pour Chantenay faute de données suffisantes). L'éventail des âges est par ailleurs ouvert (de 11 à 23 ans). Il ressort que la limite basse de 7-8 ans énoncée par C. Romme (op. cité) n'est jamais atteinte bien que les rôles d'armement montrent que de plus jeunes prenaient la mer. Ainsi, Dominique Braud<sup>(23)</sup>, originaire de Paimbœuf, s'enrôle pour les côtes de Guinée à 10 ans seulement, le 17 juin 1752, alors que, Jean Alaire<sup>(24)</sup>, de Montoir, est un mousse peu précoce puisqu'il est enregistré à 23 ans. Passé 18 ans, les mousses se font rares. Tout indique un âge au premier embarquement assez tardif. Pour la Seudre (Sauzeau, 2002), les mousses débutent en moyenne vers 15 ans et 3 mois (entre 1760 et 1793), chiffre identique au nôtre alors qu'à quelques encablures de nos paroisses, au Croisic (Jaunay, 2003), les mousses ont, en moyenne, 14 ans et 4 mois lors de leur premier voyage.

Comment expliquer une telle différence ? Dans le pays d'Olonne, l'âge des mousses au premier embarquement se fait autour de 15 ans et 2 mois (Retureau, 1996), mais les mousses natifs des Sables commencent leur carrière avant les campagnards : 16 ans et 8 mois pour les non marins et 14 ans et 7 mois pour les enfants de marins. En dépit des difficultés pour apprécier l'origine professionnelle du père liées aux sources, la diversité des origines sociales des mousses explique un âge médium supérieur à celui des Croisicais. Par ailleurs, faut-il y comprendre cet âge élevé comme l'indice du peu d'enthousiasme des jeunes pour le métier ? On ne possède pas de témoignages directs faisant preuve de l'aversion ou du refus des mousses pour la profession. Les désertions qui auraient pu indiquer leur opposition à un métier choisi par les parents semblent plutôt limitées. Par contre, ce retardement peut aussi être le fait des parents. Volonté de garder ses enfants près de soi pour pallier la déficience d'un aîné ? Plus simplement besoin des forces vives plus utiles aux champs qu'en mer ? On comprend aussi l'inquiétude des parents à voir leur progéniture s'engager dans des aventures lointaines, surtout lorsqu'ils étaient eux-mêmes étrangers à ce monde maritime. Les gens de mer n'étaient pas non plus exempts de ces sentiments, encore mieux à même d'analyser les dangers et les contraintes d'une vie en mer.

### III - LA VIE À BORD

Une fois enrôlé, c'était le début d'une aventure aux lendemains difficiles.

#### A - Forger des marins

##### 1 - Des tâches peu valorisantes

Les tâches des mousses du département ne diffèrent pas de celles exigées dans les autres grands ports français. Cependant, par la diversité des trafics qui y avaient cours, les enfants multipliaient leurs terrains d'apprentissage. Ils s'ordonnaient autour de quatre grands axes : le petit et le grand cabotage (français et européen), la pêche à la morue connue comme une activité au long cours (activité moribonde au XVIII<sup>e</sup> siècle à Nantes), le trafic de droiture essentiellement en direction des Antilles (îles à sucre) et vers l'Afrique dans le cadre de la traite négrière. Les voyages étaient certes de nature différente, mais les gestes de l'apprentissage restaient les mêmes.

Que faisaient-ils à bord ? L'ordonnance de Marine définit ainsi la fonction du mousse : « *c'est un garçon de bord ou page* » c'est-à-dire qu'il participait aux manœuvres et assurait le service domestique des officiers.

Plus concrètement, on sait fort peu de choses quant à l'engagement liant le mousse au capitaine. Généralement, les enfants étaient engagés pour une durée de trois ans à condition d'accepter « *tout ce que commandera le maître pour la profession de la mer et autres choses qui en dépendent, faire son profit et éviter son dommage* ». En échange, le maître s'engageait à entretenir le mousse « *tant en hardes et linges, nourry, couché, blanchi tant en santé qu'en maladie et lui promet des gages* » (Cabantous, 1993).

Le mousse était en somme un tâcheron, effectuant des besognes peu valorisantes, travaillant aux cuisines, comme garçon de chambre, servait les officiers, balayait le pont... L'article X de l'ordonnance du 10 juin 1716<sup>(25)</sup> précisait les limites de ses fonctions en prévenant d'éventuels abus : « *Défend Sa Majesté à tous les officiers de prendre au Matelot ou Mousse de l'Equipage de ses vaisseaux pour le faire servir de valet ; Mais Elle veut bien, pour prévenir ces abus, qu'il soit passé à l'Aumônier, à l'Ecrivain & au Chirurgien Major seulement, chacun un mousse du nombre de ceux de l'Equipage réellement embarquez pour les servir [...]* ».

C'était, à défaut d'une formation technique, une école de l'obéissance. Dans ce sens, les punitions et brimades qui pouvaient accompagner leur formation étaient considérées comme nécessaires pour entrer dans le monde des marins.

## **2 - Tout travail mérite salaire**

La formation était rémunérée, mais l'armateur s'en tirait à bon compte, ne tardant pas à rembourser son geste par la modicité des salaires. Généralement, le salaire était versé en deux fois : la première part indiquée dans les rôles d'armement correspondait, pour les expéditions les plus longues, à deux mois d'avance, la dernière était versée à la fin du voyage. Le calcul était simple et se faisait en fonction de l'expérience : plus le mousse était jeune, donc peu expérimenté, moins sa solde était élevée (environ 5 livres pour deux mois d'avances), plus il avançait en âge, plus les salaires augmentaient. Bien que faible, ils furent aussi réévalués au fil du siècle, les plus bas passant de 4 livres en 1715 à 6 livres en 1786, les plus importants s'élevant entre 9 et 12 livres. Cas extrême, Laurent Lesquelec, Paimblotin de 17 ans reçut 18 livres pour un voyage sur les côtes du Mozambique<sup>(26)</sup>.

La solde fluctuait-elle selon les voyages ? Il semble que celle versée lors de voyages vers les Antilles, l'Afrique ou même les Indes était équivalente ; la chose est moins sûre pour le cabotage franco-européen, mais aussi lorsqu'il s'agit de pêche sur les bancs de Terre-Neuve. Quant au petit cabotage, Toussaint Benoist, Chantennaisien de 16 ans, toucha très précisément (et seulement) 7 sols et 6 deniers<sup>(27)</sup> lors de sa traversée pour Lorient !

## **B - Évolution de la carrière**

### **1 - Embrasser le métier...**

Être mousse constituait la première étape pour devenir novice bien que certains brûlassent les étapes et devinssent matelots dès l'apprentissage de mousse terminé.

Cependant, on ne connaît pas clairement les modalités réelles du passage de l'un à l'autre. Vial du Clairbois (op. cité) dans son *Dictionnaire encyclopédique de marine*, précise que les mousses « *deviennent matelots, & ne sont classés, comme homme de mer, qu'au retour de leur second voyage* ». Depuis l'ordonnance de 1689, reprise en 1692, l'administration des classes attendait qu'un mousse ait atteint sa dix-huitième année pour le classer comme matelot. En revanche, dans la marine marchande, on interprétait les règlements avec plus de souplesse puisque c'était davantage l'expérience acquise et mise en pratique que l'ancienneté théorique qui déterminait les conditions du changement. Il variait donc en fonction de l'âge au premier embarquement.

Le temps de passage chez les mousses était très court puisque la durée de cette formation initiale durait entre 13 mois et 36 mois ; il excédait rarement 60 mois. Le calcul d'une moyenne n'est possible

que pour Montoir dont les données plus conséquentes conviennent à l'analyse (36 cas exploitables). En effet, ce temps de formation était d'environ 30 mois. Cette concentration du temps lors de cette phase d'apprentissage se distingue de celui mis au jour pour la Seudre (Sauzeau, *op. cit.*), 59 mois, mais se rapproche des 36 mois du Croisic (Jaunay, *op. cit.*). Enrôlés assez tardivement, l'expérience nautique acquise préalablement que l'on a du mal à circonscrire, consolidée, au moins pour 32 d'entre eux, par un passage chez les novices, explique cette formation accélérée. L'apprentissage obéissait à des contraintes d'âge. Ainsi, ceux qui avaient débuté les plus jeunes comme mousses étaient également ceux dont la durée de l'apprentissage était la plus longue. Ainsi Pierre Loiseau<sup>(28)</sup>, enregistré à 12 ans, poursuivit son apprentissage sur les chaloupes durant 60 mois avant de passer novice ou matelot.

L'origine sociale influençait directement la suite de la carrière des mousses. Selon A. Cabantous<sup>(29)</sup>, elle favorisait un apprentissage court, autorisant à passer directement officier voire maître de navires dès 18-20 ans. Au contraire, sans véritable héritage professionnel maritime, les jeunes connaissaient un apprentissage plus long et certainement plus rude sans "protection" familiale. Malgré notre méconnaissance de la profession paternelle, on remarque que l'accès aux postes les plus élevés, pour les mousses originaires des principaux avant-ports nantais, était limité à de rares individus. La réception à la fonction de capitaine se faisait après de longues années de navigation : Gilles David<sup>(30)</sup>, unique capitaine parmi les 45 mousses montoirins circonscrits entre 1739 et 1751, est reçu à 34 ans alors que sa carrière débuta à l'âge de 14 ans. C'est aussi le cas de Louis Broban<sup>(31)</sup>, pourtant fils de capitaine, classé au Pellerin à 14 ans et capitaine à 32 ans ou encore, Joseph Rousseau<sup>(32)</sup>, fils d'un marchand boucher, également du Pellerin, mousse à 13 ans et capitaine à 33 ans.

## 2 - ... ou quitter le navire

### a - Quitter la navigation

Était-il possible de quitter la navigation ? D'après l'ordonnance de Maurepas de 10 janvier 1730 rénovée par la Réforme de Castries du 31 octobre 1784 (Captier, 1907), les mousses avaient la possibilité de refuser le classement à l'issue de leur apprentissage. Cependant, quitter la navigation impliquait de changer de métier car étaient classés tous ceux qui initialement tiraient leurs ressources de la mer, du fleuve, des rivières, des étangs... Même si la pêche ou le long cours ne constituait pas l'unique moyen de subsistance de la famille (agriculture, commerce...), la navigation demeurait le poste de ressources majeur ; quitter le métier signifiait avoir des ressources suffisantes pour vivre, ce qui était loin d'être le cas, les gens de mer se caractérisant par leur modestie et ayant bien souvent leurs bras pour seuls outils de travail.

L'échantillon ne dégage aucun mousse des principaux avant-ports nantais quittant la navigation sous la mention "*rayé*" ou à "*quitté la navigation*", à moins qu'il ne faille interpréter leur disparition des registres comme un signe de leur défection ? Le nombre réduit des effectifs nous empêche de livrer des conclusions fiables.

### b - Une carrière avortée par la mort

Le monde de la mer opère une sélection impitoyable sur l'ensemble du corpus des gens de mer et particulièrement auprès des plus jeunes, moins résistants, moins vigilants et moins expérimentés.

La cause du décès n'est pas toujours connue ; il est plus souvent indiqué "*mort*" ou "*péri en mer*" que "*tué au combat*" ou "*malade*". Bien que la typologie des décès reste méconnue, on note que bon nombre de ces jeunes hommes meurent en dehors de chez eux, sort d'ailleurs partagé par l'ensemble des marins. S'il se dégage des premières analyses, que beaucoup ne passent pas le cap du grade de mousses, la vision mortifère qu'on leur prête est certes forte, mais moins impressionnante qu'on l'aurait cru (et ce malgré un corpus restreint)<sup>(33)</sup>. Il est parfois difficile de faire la part entre les morts et ceux dont on a perdu la trace qui peut être mise sur le compte d'un décès comme d'une désertion, d'un changement de statut... De plus, s'il est fait mention de la mort du mousse, il n'est pas toujours aisé de savoir s'il est mort en mer ou chez lui.

À Saint-Nazaire, sur 25 mousses nouvellement inscrits entre 1739 et 1751, seuls 6 franchissent cette première sélection : près d'un tiers meurt (7), la trace de 10 d'entre eux est perdue et 2 sont présents

aux revues, mais on ignore s'ils naviguent encore. Par ailleurs, si l'on porte l'analyse des carrières sur le long terme, sur 25 mousses nazairiens composant le corpus initial, la moitié décède... en mer. Le plus âgé des survivants de la cohorte est Jean Mullie<sup>(34)</sup>, aide pilote, qui meurt à 45 ans, après une vie bien remplie par une campagne pour le roi et 10 voyages au long cours, par la fonction d'« *interprète des nations étrangères* » et un séjour effectué dans les prisons anglaises. À l'inverse, à Montoir, sur les 45 inscrits, trois meurent en mer, nombre auquel il faut peut-être ajouter six autres mousses dont on est sans nouvelle quant à l'issue de l'expédition. Au Pellerin, des 41 mousses suivis entre 1739-1751, sept meurent en mer (17 %), à Chantenay 2 sur 9 et enfin à Paimbœuf, 2 sur 17.

En confondant les chiffres des principaux avant-ports nantais ou zones de concentration des mousses, il apparaît que 15,5 % des mousses décèdent au cours de leur apprentissage (1739-1750) contre 23 % calculés pour le quartier de Marennes (1760-1825) (Sauzeau, *op. cité*).

## Conclusion

Les mesures royales visant à favoriser le recrutement des mousses peuvent sembler dérisoires comparées aux besoins de la marine militaire et de la marine marchande. Il ne s'agit pas de révolutionner un système en mettant sur pied un apprentissage structuré. La Marine n'use que de mesures incitatives en profitant du caractère souvent familial de la fonction. Elle classe le fils du marin qui, formé à l'école paternelle, ne peut qu'être un bon matelot, sous couvert d'une sorte de droit à l'emploi conféré par son statut de fils de navigants.

Malgré tout, les mousses satisfont à une grande partie des besoins commerciaux nantais puisque entre 60 et 75 % des mousses sont originaires du département nantais, mais la pépinière de futurs matelots est loin d'être constituée. Les 500 mousses recensés pèsent bien peu dans les 4 000 à 5 000 hommes absorbés annuellement par la marine marchande (Meyer, *op. cité*).

Pourtant, Nantes ne semble pas souffrir d'un réel manque de main-d'œuvre même si l'on relève des plaintes de négociants quant aux difficultés qu'ils rencontrèrent pour composer leurs équipages (surtout dans le dernier quart du XVIII<sup>e</sup> siècle, suite aux conflits militaires). La croissance du commerce nantais est à l'origine d'un phénomène d'émulation local et d'une redistribution des rôles entre les avant-ports (autrefois acteurs économiques, les marins de la presqu'île guérandaise et de la baie de Bourgneuf forment des bassins de recrutement). D'autre part, cette croissance rend la région attractive entretenant des flux migratoires ; elle est d'autant plus avantagée qu'elle est à la confluence des routes terrestres, fluviales et maritimes. Enfin, l'introduction du noviciat soulage le problème de la formation des futurs matelots si bien que les novices sont plus nombreux que les mousses dans le département maritime nantais<sup>(35)</sup>.

Le profil du mousse du département nantais est donc le suivant : il est plutôt d'origine locale et le milieu fluvio-maritime joue sur les choix professionnels de l'enfant. Plus la paroisse est marquée par sa maritimité, plus il y a de chances d'y recenser de mousses. Quant à l'influence d'un déterminisme social, il est plus difficile à établir. Cependant, même sans disposer d'informations suffisantes quant à la profession du père, le milieu maritime ou ligérien dont étaient issus les mousses sensibilisait les plus jeunes à la navigation. La difficulté du milieu l'encourage dans cette voie ; l'utilisation des barques ou des chalands était parfois le seul moyen pour ces populations de se déplacer en empruntant les chenaux et les étiers quadrillant les marais de Donges ou de Buzay par exemple.

Dureté, dangerosité pour une maigre récompense, le premier voyage constituait une rupture ; à peine sortis de l'enfance lors du premier voyage, ils étaient des adultes au retour à terre. La formule d'A. Cabantous « *apprendre la mer c'est apprendre à survivre* » (Cabantous, *op. cité*) illustre parfaitement le dur apprentissage de la vie des mousses du département maritime nantais.

## Notes

- 1 - A.N. Marine B3 72, f° 401 et suivants, « Projet de l'estendue et des bornes que l'on peut donner aux différents lots ou partages que monseigneur a résolu de faire, dans le département de Nantes » ; B3 42 Ordonnance du roi du 30 novembre 1734 « pour la division et l'étendue des départemens et quartiers de l'intendance de Brest » et A.D.L.A. B 4493 f° 142 et 143.
- 2 - Bouyer, M., « Enquête autour d'un document : le recensement de la population de gens de mer d'après les registres matricules du département maritime nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Enquêtes et Documents*, Economie et société dans la France de l'Ouest Atlantique du Moyen Age aux Temps modernes, 29, PUR, 2004, pp. 171-186.
- 3 - La définition est en fait fluctuante car on passe du recrutement des pêcheurs et bateliers qui font de la pêche au poisson frais sur les côtes, étangs et canaux d'arrière côte, des pêcheurs en parc et piège, au classement des pêcheurs et bateliers de Loire, de ses rivières et affluents en 1780.
- 4 - D. Lescallier, ordonnateur de la Marine, reprend cette définition dans son *Vocabulaire des termes de marines, Anglais et Français*, en deux parties, dont la seconde réserve un *Dictionnaire de définitions*, en français ornée de gravures, 3 volumes, Paris, 1798, 966 p., c'est un « jeune garçon, que l'on embarque sur les vaisseaux, pour s'essayer & s'exercer au métier de la mer. On en met ordinairement un par dix hommes de l'équipage, pour former une pépinière de matelots ».
- 5 - A.D.L.A. 120J 76, Affaires diverses, *Ordonnance du Roi concernant l'embarquement des mousses sur les bastimens marchands des Ports du Ponant [...] pour empêcher les différents abus [...]*, 15/08/1732.
- 6 - A.D.L.A. 120J 76, Affaires diverses, *Ordonnance du Roi Concernant la composition des Équipages des Navires marchands*, 04/07/1784.
- 7 - A.D.L.A. 120J 491, livre second, titre Ier des capitaines, article I.
- 8 - A.D.L.A. C 665, *Ordonnance du Roy concernant les Mousses*, 10/01/1730.
- 9 - A.N. B3 310 (1726) Bigot de la Mothe, commissaire général de la marine à Nantes, f° 201.
- 10 - Bachelet N., *op. cit.*, qui a traité le thème du Sanitat, n'a pas découvert de documents permettant de prouver l'application effective du texte.
- 11 - A.N. C4 177, *Mémoire sur les Classes présenté au Roi au mois de juin 1774* par M. de Boynes, Secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.
- 12 - *Ibidem*.
- 13 - Le quartier de Paimbœuf ne figure pas en 1700 car les registres des mousses de l'année 1700 ont disparu.
- 14 - En effet, le quartier de Bourgneuf est amputé de 17 paroisses, ramenant son nombre à 9 alors que ceux du Croisic sont maintenus et celui de Nantes absorbe celui de Paimbœuf.
- 15 - Sous la désignation de Montoir, les registres matricules enregistrent en fait les mousses originaires de la Brière.
- 16 - Comme leur nom l'indique, il s'agissait de l'inventaire de l'équipage. Ils étaient tenus en quatre exemplaires : un était conservé au bureau, un second, confié au capitaine de navire et portant les modifications de l'équipage durant la traversée, servait à dresser le rôle de désarmement, un troisième était destiné au greffe de l'Amirauté et un dernier au trésorier des Invalides.
- 17 - A.D.L.A. 120J 336 (1715), 120J 396 (1752), 120J 461 (1786).
- 18 - Il n'éclipse en rien le premier noviciat mis en place en 1745 par Maurepas alors Secrétaire d'État à la Marine. Ce grade intermédiaire entre celui des mousses et des matelots était occupé durant quelques mois par les anciens mousses parfaissant leur formation avant de passer matelot.
- 19 - A.D.L.A. C 665, *Ordonnance du Roi concernant les Novices qui s'embarqueront sur les vaisseaux de Roi*, article I.
- 20 - A.D.L.A. 120J 56 quartier du Croisic (1739-1751), 120J 203 quartiers de Nantes et Paimbœuf (1739-1751).
- 21 - A.D.L.A. 120J 56 matricules des mousses (1739-1751), f° 62 n° 29.
- 22 - On peut émettre quelques doutes sur la qualité des âges indiqués dans les registres matricules qui peuvent fausser les résultats. Zerathe (P.), « Les origines géographiques et sociales des matelots et officiers marins du Port-Louis et de Riantec : 1750-1762 », *ABPO*, 97, 1, 1990, pp. 39-57 et Blanc (C.), *Les gens de mer de Fermanville au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, université Paris X, 1989, 180 p. calculent que la moitié des inscrits les plus jeunes se vieillissent alors qu'un quart, plus âgé, se rajeunit. Ils concluent que les moyennes sont peu modifiées. Par ailleurs, les âges sont quasiment tous indiqués.
- 23 - A.D.L.A. 120J 396, p. 62.
- 24 - A.D.L.A. 120J 336, p. 155, le 18/12/1715.
- 25 - A.D.L.A. 120J 76, *Ordonnance Portant règlement sur ce qui doit estre payé aux Officiers Généraux, capitaines et autres commandans les vaisseaux de Sa Majesté, pour la défense de leur Table de mer*.
- 26 - A.D.L.A. 120J 461, p. 23, 14/03/1786.
- 27 - A.D.L.A. 120J 461, p. 159, 03/10/1786.
- 28 - A.D.L.A. 120J 56, f° 64 n° 52.
- 29 - Cabantous A., *op. cit.*, p. 417. Il émet une autre hypothèse que nous ne pouvons vérifier pour le département nantais faute d'indication quant à la profession paternelle ; il estime en effet que plus de la moitié des futurs capitaines ont passé leurs premières années en mer avec leur père, oncle ou un membre de la famille à l'époque moderne.
- 30 - A.D.L.A. 120J 44, matricules des matelots (1764-1775).
- 31 - A.D.L.A. 120J 221, matricules des matelots (1764-1775).
- 32 - A.D.L.A. 120J 221, matricules des matelots (1764-1775).
- 33 - Dans cette mortalité, le contexte a peu d'incidences alors que notre analyse chiffrée s'intéresse à la décennie 1739-1751. La guerre de succession d'Autriche (1740-1748) que couvre notre période étudiée est moins meurtrière et le commerce subit moins de pertes en navires que la guerre de Sept ans. Durant cette période, le trafic diminue de 70 % pendant les deux premières années du conflit puis reprend après l'institution des convois ; la droiture continue et domine toujours supplantant la traite qui au contraire est totalement stoppée, Perraud (K),

*L'armement nantais en période de guerre : étude de la traite et de la course pendant la guerre de succession d'Autriche (1744-1747), la guerre de 7 ans (1756-1762), la guerre d'indépendance américaine (1779-1781)*, mémoire de maîtrise, Nantes, 2 volumes, 1999, pp. 9-12.

34 - A.D.L.A. 120J 56 f° 51 n° 12, matricules des mousques (1739-1751), 120J 40 f° 153 n° 110, matricules des matelots (1751-1763), 120J 41 f° 125 n° 25, matricules des matelots (1764-1775), 120J 44 f° 86 n° 6, matricules des matelots (1776-1786).

35 - À Paimbœuf, on comptabilise le classement de 223 novices entre 1751 et 1764.

## Bibliographie

BACHELET N., 1998. *L'hôpital général de Nantes : le Sanitat. Le traitement de la pauvreté à l'épreuve des nécessités économiques, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*. DEA d'Histoire du droit.

BAULT J. L., 1968. *L'hôpital de Paimbœuf (historique)*. Paimbœuf, 156 p.

BERGET P., 1994. *La côte du Bas Poitou et ses liens maritimes avec Nantes sur une décennie (1733-1742)*. Nantes, mémoire de maîtrise, 213 p.

BOUYER M., 2004. Enquête autour d'un document : le recensement de la population de gens de mer d'après les registres matricules du département maritime nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Enquêtes et Documents*, Économie et société dans la France de l'Ouest Atlantique du Moyen Age aux Temps modernes. Rennes, PUR, 29, pp. 171-186.

CABANTOUS A., 1993. Apprendre la mer : remarques sur l'apprentissage des mousques à l'époque moderne. *RHMC*, 40, 3, pp. 415-422.

CABANTOUS A., 1979. *La mer et les hommes pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la révolution*. Thèse de 3e cycle, Westhoek, Dunkerque, 351 p.

CAPTIER J., 1907. *Étude économique et sociale sur l'inscription maritime*. Thèse, pp. 188 et 212.

CHEVILLOT M., 1992. *Le port du Pouliguen 1700-1750*. Nantes, mémoire de maîtrise.

CROIX A., 1980. *La Bretagne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles. La vie, la mort et la foi*. Paris, Maloine, 2 tomes, 779 p.

DEVEAU J.M., 1994. *La France au temps des négriers*. Paris, France-Empire, 328 p.

HENRY G. et GIARD M., 1996. *Les mousques*. Paris, Glénat, 254 p.

JAUNAY M., 2003. *Les gens de mer du Croisic dans la décennie 1730*. Nantes, mémoire de maîtrise.

MATHOT V., 1997. *L'hôpital général de Paimbœuf, 1697-1997*, Paimbœuf.

MERRIEN J., 1964. *La vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil*. Paris, Hachette, 309 p.

MEYER J., 1969. *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris, SEVPEN, 486 p.

MICHON B., 1999. *Les négociants nantais et la pêche à la morue à Terre-Neuve dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle*. Nantes, mémoire de maîtrise.

PERRAUD K., 1999. *L'armement nantais en période de guerre : étude de la traite et de la course pendant la guerre de succession d'Autriche (1744-1747), la guerre de 7 ans (1756-1762), la guerre d'indépendance américaine (1779-1781)*. Nantes, mémoire de maîtrise, 2 vol.

PRIMOT K., 1991. *Le port du Croisic 1700-1750*. Nantes, mémoire de maîtrise, 170 p.

RETUREAU H., 1996. *Les gens de mer du pays d'Olonne au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Nantes, mémoire de maîtrise, 177 p.

ROMME C., 1792. *Dictionnaire de la marine française avec figures*. La Rochelle, Paris, réédition de 1813, 627 p.

SAUZEAU T., 2002. *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup>). Prosopographie de trois générations des marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760-1825*. Poitiers, thèse nouveau régime, 3 tomes, 830 p.

VIAL DU CLAIRBOIS, 1783-1797. *Dictionnaire encyclopédique de marine*. Paris, Panckouque libraire imprimeur, 4 vol.

ZERATHE P., 2000. *Les gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVI<sup>e</sup>-fin XVIII<sup>e</sup> siècles), métiers, statut et identité*. Paris I, thèse nouveau régime, 567 p.

ZYSBERG A., 1995. La soumission du rivage aux volontés de l'État royal. In Acerra M., Poussou J.-P., Verge-Franceschi M. et Zysberg A., eds. *État, Marine et Société*. Paris, pp. 439-455.