



Que reste-t-il de l'Inscription maritime ?

Alexandre Larroque

Élève-administrateur à l'École nationale de la sécurité et de l'administration de la mer

Les bases de l'administration des affaires maritimes sont nées de la volonté du roi Louis XIV et de son ministre Colbert. Cette administration a traversé tous les bouleversements de notre histoire et s'est adaptée aux évolutions du monde maritime. A-t-elle gardé les raisons d'un avenir ou en a-t-elle fait émerger de nouvelles ? La Revue maritime est heureuse d'ouvrir ses pages à Alexandre Larroque, élève-administrateur des Affaires maritimes, qui livre ici la vision équilibrée d'un jeune professionnel de la mer.

« Il semble que la nature ait voulu offrir l'empire de la mer à la France pour l'avantageuse situation de ses deux côtes également pourvues d'excellents ports aux deux mers Océane et Méditerranée »

Richelieu, *Le Testament politique*

Cette observation du cardinal de Richelieu au soir de sa vie souligne en creux les faiblesses de la France dans la compétition pour le contrôle des mers. En dépit de sa situation géographique avantageuse, la France n'est pas une puissance maritime en mesure de rivaliser avec la Hollande ou l'Angleterre au XVII^e siècle. Elle souffre à la fois d'un retard technologique dans la construction navale ainsi que d'une difficulté à enrôler des marins. La gestion des équipages est de loin le problème le plus complexe à résoudre. À la différence des armées évoluant à terre, la flotte doit s'appuyer sur des équipages maîtrisant

l'art de la navigation. Cette contrainte invite le pouvoir royal à créer un ensemble d'obligations et d'avantages pour fidéliser les gens de mer : les classes, qui deviendront l'Inscription maritime à la Révolution. Ce système régit les gens de mer et leurs activités de manière extensive jusqu'en 1965. À l'heure de la renaissance d'un ministère de la Mer, il convient de s'intéresser à ses survivances.

Les classes, un système protecteur et exigeant pour les marins

Afin de s'attacher les services de matelots, le secrétaire d'État à la Marine Colbert inaugure le système des classes en 1668. Le principe est simple : tous les hommes exerçant le métier de la mer sont recensés, divisés en classes et déclarés aptes à servir sur les navires royaux. Le *métier de la mer* désigne aussi bien les bateliers, les pêcheurs que les charpentiers s'occupant de la construction et de la réparation des bateaux. Le critère géographique retenu est particulièrement vaste puisque tout le littoral ainsi que les fleuves sont concernés. Vivier subsidiaire, les habitants des villes fluviales ne sont mobilisés que de manière intermittente, à l'occasion de guerres ou juste après afin de soulager les populations littorales. À titre d'illustration, Louis XVI ordonne l'enregistrement de tous les gens de mer de Nantes jusqu'à Orléans après la guerre d'indépendance américaine¹.

Les classes constituent une réserve permanente de marins. Ils sont mobilisés tous les trois ou quatre ans en temps de paix et il leur est interdit de s'installer à l'étranger ou de se soustraire à ces obligations sous peine de mort. En contrepartie, l'administration royale leur concède plusieurs avantages, comme des exonérations de taxes, l'éducation gratuite pour leurs enfants ou un accès privilégié aux écoles d'hydrographie. De surcroît, ils disposent d'un des premiers systèmes de sécurité sociale et de retraite moderne². Le XVIII^e siècle voit tous les marins bénéficier de ce système en raison de l'unité naturelle du monde maritime : la navigation participe à l'entretien de compétences qui seront au service de la Marine royale en temps de guerre. La continuité maritime justifie dès lors l'extension de ce régime social initialement militaire à tous les gens de mer. Il faut néanmoins souligner que les moyens manquent bien souvent à l'administration pour faire appliquer toutes les dispositions prévues par les textes, que ce soit pour la tenue des rôles ou le paiement des pensions.

1. Plus précisément le 12 juin 1780.

2. Étendu à tous les gens de mer en 1709, ce régime de sécurité sociale est aujourd'hui piloté par l'Établissement National des Invalides de la Marine. Il fait partie des 42 régimes spéciaux français.



Un système renforcé par la Révolution : l'Inscription maritime

La Révolution approfondit l'œuvre de l'administration royale³ et divise le littoral en quatre niveaux administratifs : l'arrondissement, le quartier maritime, le syndicat et la commune. La loi du 3 brumaire an IV consacre l'Inscription maritime comme administration avec la double fonction d'enrôlement militaire et de supervision du statut économique spécial des marins. Confusion de tâches militaires et civiles, elle est confiée à des administrateurs de la Marine qui deviendront en 1836 les commissaires des classes, puis les administrateurs de l'Inscription maritime en 1902. Officiers de carrière, les administrateurs sont chargés de faire respecter la législation au sein des 79 quartiers maritimes et d'y tenir à jour les registres d'immatriculations des marins.

Les inscrits demeurent soumis à un ensemble de règles militaires, sociales et professionnelles très strictes⁴. Par exemple, ils ont interdiction d'embarquer sur un navire en dehors de leur quartier d'immatriculation et leur liberté de circulation reste circonscrite. Le seul moyen légal d'y échapper consiste à renoncer définitivement à toute navigation, mais la croissance du marché de la pêche et les avantages du statut sont tels que le nombre d'inscrits augmente fortement au cours du XIX^e.

La fin de « l'unité naturelle » du monde maritime ?

Toutefois, le système de l'inscription maritime fait l'objet de vives critiques au XIX^e.

Premièrement, il ne subvient plus aux besoins de la Marine. En effet, il n'arrive plus à fournir assez d'hommes⁵ et leurs compétences ne satisfont plus la Marine, qui est intégralement mue par la vapeur après la guerre de Crimée. L'immense majorité des inscrits pratiquent encore une pêche artisanale et ne sont pas formés à l'entretien des machines. Face à cette impasse, la Marine diversifie son recrutement en direction du monde ouvrier. Selon George Blanchon, c'est l'époque de la « *déliasion du faisceau naturel entre marine marchande*

3. Voir la notion de « constitution administrative » employée par Alexis de Tocqueville dans le chapitre VII de *L'Ancien Régime et la Révolution. Il analyse la Révolution comme le triomphe de l'administration centralisée sur le système féodal sénescent*.

4. *Décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852*

« L'article 65 du décret pénal range au nombre des déserteurs les marins qui laissent partir leur navire, après avoir engagé un engagement » *Extrait de la circulaire du 27 mars 1852 portant sur le décret-loi*

5. *On estime que les inscrits fournissent le deux-tiers des effectifs au XVIII^e. Ils n'en représentent que la moitié au milieu du XIX^e. En 1913, les inscrits ne représentent que 20% des équipages de la Marine.*

et marine de guerre ». Avec le développement du marché de la pêche, on observe une situation paradoxale où les inscrits croissent en nombre tout en étant de moins en moins sollicités sur les navires de guerre. En outre, ils bénéficient toujours d'avantages dont une pension versée par l'Établissement national des Invalides de la Marine (ENIM) à partir de 50 ans.

Deuxièmement, la conscription touche désormais toute la société française à la fin du XIX^e : comment justifier dès lors le maintien des nombreux avantages accordés aux inscrits en plus du choix de leur arme ?

Troisièmement, l'inscription coûte cher au pays. Elle occupe une administration spéciale sur tout le littoral, administration présente même dans les plus petits quartiers. L'État contribue largement au financement des pensions et les nombreux avantages accordés en sus aux inscrits représentent un manque à gagner indéniable. D'un point de vue économique, les armateurs dénoncent le poids excessif de certaines mesures protectionnistes accusées de corseter la marine marchande et d'inhiber l'esprit d'entreprise des marins. Leur position s'explique notamment par l'obligation d'avoir un équipage composé aux trois quarts d'inscrits sur leurs navires. Enfin, les inscrits souhaitent également une évolution de leur statut. Sa nature quasi-militaire leur interdit de se syndiquer jusqu'en 1896 et les tient en marge des mouvements sociaux du siècle.

L'inscription maritime est finalement supprimée en 1965. Le service national au sein de la Marine est désormais ouvert à tous les Français et les gens de mer deviennent des conscrits comme les autres. C'est la fin du continuum entre marine marchande et marine de guerre élaboré au XVII^e siècle. Dans une perspective plus large, la fin de l'inscription peut se comprendre comme la fin de la dernière corporation d'Ancien Régime et la libéralisation de la marine marchande.

Trois piliers caractérisent l'inscription : une administration dédiée, une protection des gens de mer sous le patronage de l'État et un lien particulier unissant la marine marchande à la marine de guerre. Quel impact réel l'abandon de l'inscription maritime a-t-il eu sur ces trois composantes ?

Une nouvelle administration maritime

En 1967, l'administration de l'Inscription maritime devient l'administration des Affaires maritimes. Elle n'a plus de fonction militaire mais continue d'encadrer les gens de mer et leurs activités. La fin de l'inscription n'a pas véritablement changé le visage de cette administration. C'est plutôt la logique de décloisonnement des services et la contrainte budgétaire des trente dernières années qui l'ont progressivement amenée à fusionner avec d'autres services déconcentrés de l'État. Au sein de ces nouvelles structures, le corps des administrateurs des affaires maritimes demeure l'unique corps d'encadrement



spécialisé sur les questions maritimes. Héritage de l'inscription, il a conservé son statut militaire en raison de la grande interaction entre administrations civiles et militaires en France dans ce champ de l'action publique, notamment dans le cadre de l'action de l'État en mer. Trait d'union entre le monde civil et militaire, l'administrateur peut occuper une large palette de postes, de la préfecture maritime au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage.

Cette réorganisation de l'administration n'a pas mis fin à la culture propre aux affaires maritimes. Celle-ci se distingue toujours par un souci de proximité avec ses administrés, réminiscence du temps où les quartiers jalonnaient le littoral. Dans ce contexte, la question de la numérisation du service public prend une grande acuité et s'accompagne d'une réflexion pour entretenir ce lien si caractéristique entre les gens de mer et leur administration.

« *L'eau est pleine de griffes. Le vent mord, le flot dévore ; la vague est une mâchoire.*⁶ »

Ensuite, la fin de l'inscription ne s'accompagne pas de la suppression de l'Établissement National des Invalides de la Marine. Il est nécessaire de rappeler que les gens de mer bénéficient jusque-là d'un régime spécial de sécurité sociale en contrepartie des servitudes imposées par l'inscription. Une refonte de ce régime social aurait pu être envisagée avec l'abandon de l'inscription maritime.

Au fond, le maintien de ce régime s'explique par les particularités du *métier de la mer*, métier usant et dangereux. Les chiffres sont sans équivoque sur le sujet : les accidents mortels au sein du secteur maritime sont 14 fois plus importants que la moyenne nationale et 6 fois plus fréquents que dans le BTP en 2018⁷. Ce constat est stable d'une année sur l'autre et illustre donc bien le fait qu'il ne s'agit pas d'un métier pénible comme les autres. Le rapport Delevoye sur la réforme des retraites en tient d'ailleurs compte en évoquant les incontestables spécificités des métiers des marins⁸. Curieux clin d'œil à l'histoire, le projet de loi portant réforme des retraites précise que le dispositif de retraite anticipée pour incapacité permanente d'origine professionnelle pourra bénéficier à tous les assurés du nouveau système universel « *à l'exception des marins et des militaires, dont les conditions particulières d'exercice du métier justifient le maintien de mécanismes spécifiques de prise en compte de la pénibilité* » (article 32).

Plus de trois cents ans après la mort de Colbert, ces aménagements sont révélateurs de la constance du système social français à l'égard des marins.

6. Victor Hugo, *Les Travailleurs de la mer, Deuxième partie, Livre premier*

7. Ministère de la mer, *Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes Bilan 2018*

8. « Compte tenu des spécificités qui caractérisent incontestablement l'exercice des métiers des marins, un nouveau dispositif permettant d'anticiper l'âge de départ sera élaboré, en retenant un critère objectif tel que la durée passée en mer. » *Rapport Pour un système universel de retraite, Juillet 2019.*

Repenser la complémentarité entre marine de guerre et marine marchande

Les liens entre marine marchande et marine de guerre se sont relâchés depuis 1965, conséquence directe de la fin de l'inscription et de la libéralisation du transport maritime. L'intense concurrence internationale du secteur et la maritimisation ont conduit les grands armateurs nationaux à faire davantage appel à une main d'œuvre internationale et à des pavillons de pays tiers pour optimiser leur rentabilité. De manière marginale, le seul lien immédiat qui subsiste est la possibilité offerte à l'État de réquisitionner pour répondre aux besoins de la nation tous les navires détenus par des armateurs français avec leur équipage, indépendamment de leur pavillon⁹.

À la suite de l'opération Daguët, le rapport sénatorial Mariani¹⁰ de 1998 met en avant les avantages de préserver un « noyau dur » de navires sous pavillon national, gage de sécurité et de savoir-faire, en plus d'un armement national puissant et présent sur les grandes lignes mondiales. Ces travaux ont abouti à un important programme d'aide et de soutien à la flotte de commerce et au renforcement de la compétitivité du pavillon français avec la création d'un registre d'immatriculation en 2005, le Registre International Français.

De nouveaux concepts ont été avancés en parallèle afin de stimuler les synergies entre les navires de commerce et la Marine nationale. C'est le cas de la Force Maritime de Complément (FMC) ou de la flotte auxiliaire occasionnelle (FAO), tous deux restés à l'état de projets. Ils prévoyaient notamment que les navires marchands et leurs équipages puissent être placés sous statut militaire en cas de crise majeure, ce que ne permet pas la réquisition ou la mise à disposition par voie amiable. Le Cluster maritime français attire d'ailleurs régulièrement l'attention des pouvoirs publics sur ces propositions, ce qui traduit l'attachement des armateurs français à la complémentarité entre les deux marines.

Que reste-t-il alors de l'inscription maritime ? Son administration est aujourd'hui profondément remodelée, le lien entre marine marchande et marine de guerre s'est distendu mais une certitude demeure : *ceux qui vont sur la mer*¹¹ n'exercent pas un métier pénible comme les autres et font donc l'objet d'une protection adaptée de la part de l'État.

De Louis XIV à la V^e République, l'inscription maritime se singularise dans le paysage politico-administratif français par son extraordinaire longévité.

9. Ordonnance 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services et loi n° 69-441 du 20 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national

10. Philippe Mariani, Les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France, Rapport d'information n° 345 fait au nom de l'Office Parlementaire d'évaluation des politiques publiques du Sénat, 1998

11. « Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer. ». Citation apocryphe souvent attribuée à Aristote, à moins qu'elle ne soit plus vraisemblablement d'Anacharsis (VI^e siècle avant JC).



Cette remarquable permanence administrative a façonné un certain état d'esprit qui perdure et que l'on retrouve aisément dans les relations entre armateurs, gens de mer et administrations publiques. L'histoire de l'inscription dévoile en filigrane les grandes mutations de notre société et de l'État, d'un État vertical et coercitif à un État stratège et partenarial. Si le temps de l'inscription appartient bel et bien au passé, il n'en est pas moins un moment riche d'enseignements pour concevoir des politiques publiques associant étroitement public et privé.

Bibliographie

- Blanchon, G. 1912. *L'inscription maritime*. Revue des Deux Mondes (1829-1971), 8(1), 182-212.
- Captier, J. 1907. *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*. Thèse de droit (Université de Paris).
- Confolent, D. 2007. *De la Marine aux Affaires maritimes*.
- Marchand, G (dir). *Les Administrateurs des Affaires Maritimes, un corps d'officiers de la marine*. Association des administrateurs des Affaires maritimes, 2002.
- Monaque, R. 2016. *Une histoire de la marine de guerre française*. Broché
- Morin, M. 2016. *La disparition de l'administration des affaires maritimes et le devenir des agents de cette administration*. Neptunus, e.revue
- Vallat, F. 2014. *Marine nationale ET Marine marchande*. La Revue Maritime n°499.
- Viaud, R. 2005. *Le syndicalisme maritime français : Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Villiers, P., & CULERRIER, P. 1982. *Du système des classes à l'inscription maritime, le recrutement des marins français de Louis XIV à 1952*. Revue Historique des Armées, 2, 45-55.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».