Compétence et formation des marins du XVIè au XVIIIè siècles

Amandine Lefrançois

▶ **To cite this version:**

Amandine Lefrançois. Compétence et formation des marins du XVIè au XVIIIè siècles. Neptunus, 2007, 13 (1), pp.1-9. hal-03791852

HAL Id: hal-03791852

https://nantes-universite.hal.science/hal-03791852

Submitted on 29 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Neptunus, revue électronique,
Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes, Vol. 13, 2007/1
https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/neptunus-e-revue/annees-2000

Compétence et formation des marins du XVIè au XVIIIè siècles

Amandine LEFRANCOIS
Doctorante CDMO

La législation concernant la formation et les compétences requises des gens de mer est quasiment inexistante jusqu'au XVIè siècle : seul le pilote est visé par le Consulat de la mer et les Rôles d'Oléron, qui punissent de mort le pilote incompétent ou qui aura sciemment mené un navire au naufrage. Peu à peu, on a pris conscience que la sécurité des navires, des hommes et surtout des marchandises méritait que l'on s'intéresse de plus près à la compétence des gens de mer, et donc a fortiori à leur formation. A l'époque en effet, prendre la mer relève de l'aventure et les propriétaires de navires comme les commerçants qui font transporter leurs marchandises veulent avoir la garantie que l'un et l'autre arriveront à bon port. Si les avancées les plus décisives et les plus systématiques seront faites par l'ordonnance de la marine de Colbert du mois d'août 1681, notamment en organisant pour la première fois une véritable formation des gens de mer, des textes antérieurs avaient déjà commencé à mettre en place des exigences de compétence de la part des pilotes et des capitaines. Il est intéressant de considérer de quelle manière la politique maritime de la France s'est développée autour de ces deux grands axes : dans un premier temps, les Officiers de l'Amirauté qui recevaient les candidats ne faisaient que reconnaître un fait : l'étendue de leurs connaissances, acquises au cours de leur pratique de la navigation. La mise en place d'un système d'écoles de formation révèle un souci du pouvoir de s'assurer en amont de la compétence des gens de mer, fussent-ils engagés au commerce et non sur les vaisseaux royaux. En effet, à partir du XVIè siècle, les marines européennes, cantonnées jusque là dans le cabotage, se développent vers le long cours. Cette nouvelle navigation transocéanique, pratiquée par des pilotes à la formation aléatoire, a conduit à des pertes de navires suffisamment importantes pour amener les promoteurs des expéditions maritimes à demander au roi la création d'un enseignement spécifique. Notre étude reflètera ainsi ces deux grandes idées, en envisageant dans un premier temps les exigences de compétence des gens de mer, avant de considérer la formation proprement dite à travers la mise en place d'écoles.

• Les hommes de mer et l'examen de leurs compétences.

- Le capitaine.

La définition du capitaine en tant que telle est assez floue, car elle a varié au cours des siècles et selon les auteurs. Il semblerait cependant que l'on puisse parvenir à un consensus en posant que *capitaine* désignait celui qui avait la direction d'un navire militaire ou commercial. Le terme *patron* aurait alors été employé concernant la navigation commerciale au long cours et celui de *maître* celle au cabotage. Notons cependant que cette dernière considération n'est plus valable de nos jours, où *patron* est réservé à la pêche et le *maître* a disparu.

Dès le XVIè siècle, les compétences du capitaine étaient soumises à examen : l'édit de mars 1584 précise que « *Nul ne sera à l'avenir reçu à conduire ou être maître de navire s'il n'est expérimenté et examiné par deux anciens maîtres en présence dudit Amiral ou ses*

lieutenants et des échevins ou notables bourgeois ». Ces dispositions plutôt floues seront précisées plus tard par l'ordonnance de 1681, dans son article I, titre I, livre II. Il sera alors exigé du candidat d'avoir une expérience de cinq années de navigation et de satisfaire à un examen public « *sur la science de la navigation* », en présence des officiers de l'Amirauté. Le jury est composé de deux anciens maîtres et du professeur d'hydrographie dans les villes où il en existe, qui interrogent le candidat, respectivement, sur la navigation et la sphère. Cependant, la pratique va transformer la composition du jury afin de retrouver une sorte d'équivalence avec l'examen subi par le candidat au pilotage : quatre anciens maîtres ou capitaines composeront alors le jury. Une fois reconnus capables, les nouveaux capitaines reçoivent une lettre de maîtrise, preuve de leur compétence.

Le pouvoir royal à travers l'ordonnance sur la marine a entendu mettre fin aux dérives permettant à des marins incompétents de se faire engager à la direction d'un navire. Cela se traduit par la mise en place d'une amende de 300 livres, par l'article II du même titre, à l'encontre de tout marin qui s'engagerait pour un tel poste sans avoir jamais été reçu à la maîtrise et de tout propriétaire qui engagerait un tel individu. Valin explique[1] cependant que ce type de fraude est peu probable, étant donné que le marin qui se présente pour un engagement doit montrer ses lettres de maîtrise au commissaire des classes. Notons encore qu'au XVIIIè siècle une exception sera faite à cette obligation de n'engager que des maîtres reçus, à la demande du roi[2] et pour permettre une pratique plus importante de la course.

L'article IV du titre précité met en exergue une grande connexité des métiers de capitaine et de pilote. En effet, aux termes de cette disposition, il est possible pour un pilote qui a été reçu et qui a navigué deux ans de devenir maître « *sans subir aucun examen ni prendre aucun acte au siège de l'Amirauté* ». La pratique sera en fait légèrement différente : il sera demandé aux capitaines de déposer une requête au juge de l'Amirauté à laquelle sont attachées les justificatifs des deux années de navigation effectuées. Si le juge fait droit à cette requête, le greffier expédie le jugement d'autorisation à la commande en tant que maître. On peut considérer que ce dépôt équivaut à une prise d'acte par le capitaine. L'article III du règlement de 1725 reprendra encore une fois cette idée d'interconnexion pilote-capitaine.

Le règlement du 15 août 1725 précise les dispositions de l'ordonnance de 1681 dans son article I, en expliquant que les cinq années de navigation exigées du candidat doivent se faire à bord de navires marchands, ce qui sera d'ailleurs confirmé par un arrêt du Conseil du 7 avril 1736. Le candidat doit prouver ces années de navigation par la présentation d'un certificat délivré par le commissaire aux classes. Cependant, il existe la possibilité d'obtenir une dispense royale, qui doit être visée dans les lettres de maîtrise. Ce même article précise que le candidat doit avoir effectué deux campagnes sur les vaisseaux du roi, qui doivent être de trois mois chacune. L'ordonnance de 1689, prise après ordonnance particulière du 3 octobre 1683, rejetait dans son article II, livre VIII, titre I, la possibilité de cumuler l'une et l'autre campagne : elles devaient être de durée égale. Enfin, selon le même règlement, le candidat doit être âgé de vingt cinq ans, alors que l'ordonnance de Colbert restait muette sur cette question. Notons cependant que cette exigence existait déjà dans les ordonnances de 1683, 1688 et 1689. Encore une fois cependant, les deux conditions ci-dessus sont susceptibles de dérogation royale, dont il doit être fait mention dans la lettre de maîtrise.

---

[1] VALIN R-J., *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, 1766, Tome I, livre II «*Des gens et des bâtiments de mer* », titre I « *Du capitaine, maître ou patron* », note sous article II.
[2] Lettre du roi à l'Amiral datant de 1746.

La navigation est divisée entre petit et grand cabotage. L'ordonnance du 18 octobre 1740, qui concerne le petit cabotage, précise dans son article 4 que la condition d'âge est de vingt cinq ans. Cependant, le candidat ne doit effectuer que quatre années de navigation sur des navires marchands et aucune précision n'est apportée quant à un éventuel service sur les navires de la Royale. De plus, l'examen est différent de ce que nous avons vu précédemment : le professeur d'hydrographie n'y est pas présent et le jury n'est formé que de deux anciens maîtres de cabotage. Pour finir, précisons que la lettre de maîtrise délivrée dans le cadre de cet examen ne permet pas aux personnes reçues d'entreprendre un autre type de voyage. Le grand cabotage, ou voyage au long cours donne lieu à un examen qui, lui, prend en compte à la fois la pratique et la théorie et donne un rôle à jouer au professeur d'hydrographie. Celui-ci se charge d'examiner les connaissances théoriques des candidats. Valin explique que le grand cabotage à cette époque recouvre les voyages effectués en direction de l'Angleterre, l'Ecosse, l'Irlande, la Hollande, le Danemark, le port de Hambourg, l'Espagne et le Portugal, ou bien encore toutes les îles en-dessous de Gibraltar.

A l'époque où Valin rédige son nouveau commentaire, en 1766, il existe une règle commune à la réception des maîtres, capitaines ou patrons et pilotes au long cours ou côtiers : les officiers de l'Amirauté ne peuvent recevoir dans leur profession respective que des gens de mer qui sont domiciliés dans l'étendue de leur juridiction. L'article XII, titre I, livre VIII de l'ordonnance de 1689 permet cependant, comme cela le sera confirmé plus tard dans l'ordonnance de 1724 et le règlement de 1725, que le candidat puisse apporter un certificat des officiers de l'Amirauté de sa résidence habituelle, qui doit porter le visa du commissaire du département. Cependant, le système tel qu'il est engendre des inégalités entre les candidats également compétents de deux circonscriptions différentes : Valin explique lui-même qu'ils sont soumis au bon vouloir et aux différences de tempérament entre les officiers.

Bien qu'elle se situe en dehors de la période que nous nous proposons d'étudier, nous pouvons citer ici l'ordonnance de Saint-Cloud du 7 août 1825 sur les écoles d'hydrographie et sur la réception des capitaines du commerce. Elle reprend quasiment toutes les dispositions que nous venons de commenter, y compris les cinq années de navigation, dont elle précise cependant qu'un an doit être effectué sur les navires du roi. Cependant, elle ajoute une exception quant à ce service royal en cas de détention de plus de deux ans dans des prisons ennemies et pour ceux qui auraient été jugés inaptes au service dans la marine royale. Il convient pour finir de souligner que cette ordonnance sera le premier texte à mettre en place des brevets pour les capitaines au long cours et les maîtres au petit cabotage.

- Le pilote

Il existe deux types de pilotes au XVIIè et XVIIIè siècle : le pilote hauturier, c'est à dire celui qui navigue en pleine mer et au long cours, et le pilote côtier, autrement appelé « lamaneur » ou « locman ». Il est requis de ces gens de mer des compétences légèrement différentes : le pilote hauturier devra être en mesure de naviguer et de manœuvrer de manière sûre en haute mer, tandis que le pilote lamaneur devra conjuguer science de la manœuvre et parfaite connaissance des côtes, courants et écueils.

Avant l'édit de 1584, il n'existait aucun moyen de contrôle par l'administration de la compétence des pilotes, mais seulement des peines de mort envers le pilote qui perdait un navire, selon l'article XXV des Rôles d'Oléron notamment. En ce qui concerne la situation des pilotes lamaneurs, l'édit de mars 1584 reconnaît que la qualification des pilotes doit donner lieu à examen et ceci afin d'éviter que des marins incompétents ne prennent les commandes d'un navire, pour des raisons de sécurité des hommes et des marchandises. L'ordonnance de 1681 prendra ensuite le relais.

Aux termes de l'article I, titre IV, livre II de l'ordonnance de la marine, il est requis du candidat l'accomplissement de plusieurs voyages en mer et la réussite à l'examen sur la navigation. L'examen de la partie théorique est assurée par le professeur d'hydrographie, alors que les deux anciens pilotes et les deux maîtres aussi présents dans le jury interrogent le candidat sur la pratique et les manœuvres. Les autres conditions seront, à partir de cette ordonnance, communes aux candidats capitaines et pilotes. La seule différence réside dans le fait que maître n'est reçu qu'après cinq ans de navigation alors que le pilote hauturier ne doit avoir effectué, comme nous venons de le voir, qu'« *un certain nombre de voyages* ». Valin a quand même tenté d'éclaircir cette question de la durée du temps de mer du futur pilote et il semblerait, à la lumière d'une lettre en réponse du Ministre le Comte de Maurepas, que trois ans de navigation soient suffisants, ou bien trois voyages au long cours, même si leur total n'atteint pas trois ans.

Cette différence est à replacer dans le contexte contemporain où il existait une certaine ambiguïté des relations entre le métier de pilote et celui de capitaine. Ils ont tous deux la direction du navire, mais selon des degrés et des moments différents, la confusion étant la plus probable lorsque l'on considère la situation du pilote au long cours : deux hommes sont affectés à la direction du même navire et tous deux ont les mêmes compétences, ce qui n'est pas le cas pour le pilote lamaneur qui a une parfaite connaissance du lieu dont le capitaine ignore tout. Par cette disposition, donc, on a entendu rappeler que le pilote est subordonné au maître, même quand il commande la route. Une autre remarque permet encore de montrer cette volonté de différenciation et l'attachement du pouvoir à la hiérarchie entre pilote et maître ou capitaine : même s'il n'a pas passé le degré de pilote avant d'être reçu comme maître, le candidat reçu à la maîtrise est nécessairement reconnu pilote, situation qui n'est absolument pas réversible. De plus, l'examen du pilote se montre plus rigoureux que celui de capitaine, dans les textes du moins : quatre examinateurs composent le jury alors que le candidat capitaine n'est examiné que par deux personnes. Valin explique que la pratique a transformé ces exigences afin que le capitaine soit reçu par le même nombre de personnes que le pilote.

L'ordonnance de 1681 pose la première une obligation d'âge des pilotes, à vingt cinq ans. Cette obligation variera de nombreuses fois ensuite : dans le règlement du 10 mars 1784, elle est de trente cinq ans (article III), le décret du 10 août 1791, dans son article V, titre V, précise qu'elle sera de vingt quatre ans. Le décret du 15 août 1792 repousse cet âge à trente ans, jusqu'à ce que le décret du 3 brumaire an IV décide encore une fois qu'il sera de vingt quatre ans. Comme pour les capitaines et maîtres, des dispenses peuvent être accordées, qui sont à demander au ministre par l'intermédiaire de l'Amirauté. Cependant, les officiers d'Amirauté seront, selon Valin, parfois très complaisants et recevront des candidats plus jeunes sans dispense. On estime que la moyenne d'âge des candidats reçus entre 1686 et 1806 est de trente quatre ans et demi[3]. Mais les dispositions ne concernent que l'âge minimum des candidats pilotes, sans préciser d'âge maximum : dans la région de Nantes, un pilote lamaneur sera ainsi reçu à l'âge de soixante neuf ans. Il s'agit à l'époque d'un âge assez avancé, peu compatible avec ce métier très physique et qui requiert une bonne acuité visuelle, en même temps qu'une certaine agilité. Ce ne sera d'ailleurs qu'au XIXè siècle que sera rendu obligatoire le contrôle de la vue des pilotes, par le décret du 7 février 1891.

[3] LE BASTARD H., *Les pilotes lamaneurs ligériens, essai sur le recrutement et l'encadrement du personnel du pilotage sous le régime de l'ordonnance de la marine d'août 1681*. Thèse Nantes 1976.

L'expérience maritime des candidats au pilotage côtier est passée sous silence dans l'édit de 1584 et dans l'ordonnance de la marine. N'y sont visés que les pilotes au long cours, dont nous avons détaillé la situation. Il est assez curieux que rien n'ait été précisé quant à leur passé maritime : la proximité des côtes ne rend pas la navigation plus sûre, bien au contraire. Le pilote lamaneur, s'il est recruté parmi les marins habitués à une côte ou à un estuaire donnée, doit pouvoir justifier qu'il a acquis la science de la manœuvre : sa connaissance du lieu et de ses écueils, bancs de sable ou courants ne lui sera que de peu d'utilité s'il ne peut manœuvrer correctement le navire. Il est à regretter que le projet colbertien d'école de pilotage et de lamanerie n'ait jamais vu le jour, car il aurait permis de créer un corps de professionnels qualifiés. Fort heureusement, le règlement du 12 décembre 1806 sur les pilotes lamaneurs, puis l'ordonnance du 23 janvier 1863 vont clarifier les choses en exigeant une expérience de six ans de navigation au moins et de deux campagnes de trois mois sur les navires de l'Etat. On peut cependant s'interroger sur le but réel de cette dernière exigence, car il n'est pas sûr qu'elle puisse garantir une véritable expérience de la navigation et de la manœuvre, d'autant plus qu'aucun grade ni poste spécifique n'est exigé. L'idée d'une contribution personnelle permettant au pouvoir de recruter des hommes pour ses vaisseaux est renforcée par la conception que ce dernier se fait du métier de lamaneur. En effet, les postes de pilotes côtiers sont considérés comme devant être attribués en priorité aux hommes qui ne peuvent plus servir dans la Royale. Notons là encore que ceci ne présente pas une garantie de sécurité : si ces gens de mer ne peuvent plus servir à bord des navires du roi, cela est certainement dû à leur âge ou leurs aptitudes physiques, qui doivent être optimales pour le pilotage, surtout côtier.

Bien que ni l'édit de 1584 ni l'ordonnance de la marine n'en fasse état, Valin estime qu'il est d'usage de requérir du candidat lamaneur qu'il présente une commission de l'Amiral.

Pendant toute la durée de l'Ancien Régime, le jury des pilotes lamaneurs sera composé de deux anciens maîtres, de l'Amiral ou de ses lieutenants ainsi que de deux échevins. Le règlement de 1806 exige que l'examen des lamaneurs soit fait en présence de l'administrateur du quartier des classes, par un jury composé d'un officier de vaisseau ou de port, deux anciens pilotes lamaneurs et deux capitaines du commerce qui sont nommés par l'officier commandant du port. Ce règlement impose de plus la gratuité de l'examen, ce qui n'était pas le cas jusque là.

- Les matelots, mousses et novices

Valin définit le matelot comme « *un homme de mer qui a acquis une expérience suffisante de la science de la manœuvre d'un vaisseau* »[4]. Du point de vue de sa compétence et du contrôle de celle-ci, l'article XVIII de l'ordonnance de la Hanse teutonique prévoyait qu'un matelot ne pouvait être engagé à moins qu'il ne présente un certificat favorable de son dernier maître. Ce type de disposition ne se retrouvera plus dans les textes postérieurs car un système de notes, positives ou négatives va se mettre en place, que les commissaires aux classes ajoutent aux articles des matelots.

Il est d'usage qu'un homme de mer ait été mousse ou novice avant de pouvoir être engagé comme matelot. Le recrutement des mousses à cette époque ne relevait pas d'une véritable volonté des jeunes gens eux-mêmes et on perçoit même à la lumière des textes un certain mépris vis à vis de cette catégorie de marins. L'article VI, titre I, livre II de l'ordonnance de la marine précise que les mousses sont recrutés parmi les enfants pauvres que l'on va chercher dans les « maisons de charité ». Ce type de recrutement s'explique par le fait

[4] VALIN R-J., *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, 1766, Tome I, livre II « *Des gens et des bâtiments de mer* », titre VII « *Des matelots* ».

que les enfants qui se trouvent dans les hôpitaux sont des sujets du roi, mais aussi par le fait que cette solution permet de désengorger les hôpitaux. Une ordonnance particulière prise pour l'hôpital de La Rochelle, qui sera confirmée plus tard par l'ordonnance du 15 août 1732, prescrit que les mousses ne seront recrutés en-dessous de l'âge de douze ans. Cependant, le décret du 31 décembre 1790 relatif à l'avancement des gens de mer en paye et en grade sur les vaisseaux de l'Etat abaisse l'âge de recrutement à dix ans.

Notons ici que l'âge est important dans la hiérarchie des fonctions : un mousse a entre douze et seize ou dix-sept ans. Après avoir servi pendant un temps, il est enrôlé comme matelot à dix-huit ans, selon l'article IV, titre V, livre VIII de l'ordonnance de 1689, ce qui était déjà prévu dans l'ordonnance du 19 avril 1670. Un novice peut avoir été mousse, mais cela n'est pas une obligation des textes. Il a entre seize et vingt-cinq ans aux termes de l'article III de l'ordonnance du 22 décembre 1739 et de l'article I de l'ordonnance du 12 décembre 1759. L'ordonnance du 16 avril 1670 prescrivait deux années de navigation avant de pouvoir devenir matelot, mais on s'est vite rendu compte dans la pratique qu'il est parfois besoin de moins de temps pour devenir matelot : l'ordonnance du 23 juillet 1745 prévoit dans son article XII qu'une durée d'un an est suffisante. A partir de l'ordonnance du 22 septembre 1668, le système de classe a été généralisé à toutes les villes maritimes, après un essai dans les pays d'Aunis, du Poitou et de Saintonge.

Les dispositions que nous venons d'exposer se rapportent toutes à l'âge minimum et aux différentes phases de l'avancement du mousse au matelot, mais il faut remarquer qu'il n'existe aucune disposition quant à leur éventuelle compétence ou aux moyens de les former. Ceci ne se développera en effet que bien plus tard, et après seulement que la situation des officiers ait été réglée.

- **<u>Le système de formation et la figure du professeur d'hydrographie.</u>**

Aucun texte avant le XVIIè siècle ne considère la question de la formation des marins, qu'ils soient impliqués directement à la direction du navire comme le pilote ou le capitaine, ou indirectement comme les matelots, qui agissent sous les ordres de ce dernier. La Hanse teutonique, le Consulat de la Mer ou encore les Rôles d'Oléron ne proposent que de constater un fait existant : le pilote ou le capitaine qui s'embarque doit être compétent. Mais en amont, aucune structure n'est envisagée en ce qui concerne l'apprentissage de leur profession : celui-ci se fait par l'expérience acquise au fil du temps.

Au XVè siècle, Henri III, dit Henri le Navigateur fonde pour la première fois une Académie navale pour l'étude des mathématiques, de l'astronomie et de l'application de ces sciences à la navigation. Certains[5] y voient la naissance de l'enseignement maritime. Bien que l'on ne puisse pas nier qu'il s'agisse d'un premier mouvement vers l'enseignement de la science de la navigation, nous sommes encore loin d'un système d'enseignement généralisé à tout le royaume.

Avant l'ordonnance de 1681, Richelieu avait considéré la question de la formation des marins, mais avec beaucoup moins d'envergure que ce qui sera mis en place par Colbert. Dans son ordonnance de police générale du royaume de 1629, que ses nombreux détraqueurs appelleront « Code Micheau », il envisageait déjà d'encourager la marine marchande. Il s'agissait notamment de mettre en place une formation des marins dans le royaume. Cependant, l'ordonnance ne sera jamais appliquée faute d'entrée en vigueur. Ainsi, la formation maritime sera laissée aux armateurs et aux corsaires, auxquels Richelieu donne le statut d'officiers[6] et qu'il paye sur le Trésor royal. Faute de formation systématique en place,

[5] Voir notamment SERRADJI C., « *Une nouvelle politique de formation pour les marins* », La Revue Maritime n°465, juin 2003, p. 10

[6] LE BIHAN-GUENOLE M., *Droit du travail maritime. Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, 2001 p. 80

il envisageait principalement la formation des hommes de mer comme la transmission du savoir par les anciens aux nouveaux, qui embarquaient à l'époque sans aucune connaissance maritime. Il en a résulté alors une pléthore de formations ayant pour origine des initiatives privées, et concernant principalement la navigation au commerce. Tout ceci bien évidemment ne permet pas la création d'un corps de gens de mer formés de façon équivalente et ne favorise par conséquent pas la sécurité en mer.

Il faudra donc attendre Colbert pour que se fasse jour un véritable système organisé et généralisé de formation des hommes de mer. L'ordonnance de 1681 est le fruit d'un long travail d'enquête auprès des Amirautés. L'article I, titre VIII, livre I de l'ordonnance de la marine met en avant la volonté du pouvoir de mettre en place un système de formation maritime publique à travers tout le royaume, ou tout au moins « *dans les villes maritimes les plus considérables* ». La grande modernité de cette ordonnance est de mettre en place un enseignement public et gratuit. Elle impose en effet la présence d'un professeur d'hydrographie donnant des leçons publiques quatre jours par semaine, à l'aide de cartes, sphères, boussoles et tous les autres instruments de navigation. Il n'est pas inutile de mettre l'accent sur le caractère public et gratuit de cet enseignement. Il faut comprendre ici l'importance que le pouvoir a entendu donner à cette formation : elle doit se propager de la façon la plus large possible parmi tous les gens de mer et ce de manière uniforme à travers le royaume.

Cet enseignement concerne ceux qui décident de leur propre chef de se lancer dans la profession maritime, mais Colbert a aussi envisagé le cas où les volontés viendraient à manquer. Ainsi, les directeurs des hôpitaux doivent faire participer aux leçons du professeur d'hydrographie deux ou trois des enfants qu'ils ont dans leurs murs et leur fournir les livres et instruments dont ils ont besoin. Toutefois, cette idée sera bientôt abandonnée devant l'importance des vocations naturelles : bien que l'ordonnance de 1689 reprenne encore cette disposition, une lettre du comte de Maurepas de 1734 précise que la profession de pilotage est confrontée à une offre plus importante que la demande et qu'il vaut mieux laisser les postes aux enfants de navigateurs.

Les appointements du professeur d'hydrographie sont financés par les octrois dans les ports de commerce, ce qui a contribué au développement des écoles, mais mettait aussi les professeurs, selon Valin, en présence d'un aléa de taille : la volonté des officiers municipaux de céder cet argent au profit d'une instruction à la fois publique et gratuite. Il semblerait cependant à la lumière de son commentaire que ce système se soit mis en place sans trop d'encombre et ait donné rapidement de bons résultats.

Deux types d'enseignement co-existaient : les écoles dites « ordinaires » et les écoles « royales », vraisemblablement pour former respectivement les officiers au commerce et ceux se destinant à "la royale".

Les écoles d'hydrographie sont régies par l'ordonnance de 1681. L'article II, titre VIII, livre I précise que « *les professeurs d'hydrographie sauront dessiner et l'enseigneront à leurs écoliers, pour les rendre capables de figurer les ports, côtes, montagnes, arbres, tours et autres choses servant de marques aux havres et rades, et de faire les cartes des terres qu'ils découvriront* ». Cela paraît limité, et il semble à la lumière de l'article suivant que les professeurs doivent quand même apprendre à leurs élèves à se servir des objets dont les classes doivent être équipées : « *cartes, routiers, globes, sphères, boussoles, arbalètes, astrolabes* ». Valin nous précise le contenu de la formation reçue dans les écoles ordinaires : elle consiste à rendre les élèves capables de partir et de naviguer en haute mer, à estimer la route et à régler la manœuvre. L'ordonnance du 15 avril 1689 est bien plus complète quant au

contenu de la formation qui doit être procurée au sein des écoles royales. Il y est notamment fait état de l'apprentissage de l'utilisation des différents instruments de navigation, comme le compas ou la boussole. Les élèves se voient aussi enseignés la division du temps, les courants et le marées ou encore le cycle solaire.

Cependant, il est évident que la sélection à l'entrée des écoles *ordinaires* et *royales* a été volontairement différenciée. D'un côté l'article IV, titre I, livre XIX de l'ordonnance de 1689 permet au professeur d'enseigner dans les écoles royales l'arithmétique aux commerçants qui ne la connaissent pas ou encore la définition des principaux termes de navigation à ceux qui les ignorent. D'un autre côté, seuls les hommes sachant lire et écrire, connaissant les quatre premières règles de l'arithmétique et les définitions des principaux termes de navigation sont autorisés à suivre l'enseignement d'hydrographie dans les écoles ordinaires. Enfin, l'article VII de ce même titre fait obligation au professeur d'enseigner en plus « *la géométrie, les mathématiques et autres sciences propres à les* [les officiers et les garde-marines] *rendre plus capables* » quand ceux-ci se montrent particulièrement doués. De plus, les pilotes entretenus dans le port d'une ville maritime disposant d'une école d'hydrographie doivent assister à toutes les leçons qui y sont dispensées, à la fois pour leur instruction, mais aussi afin d'aider le professeur dans ses enseignements.

Suite à l'ordonnance de la marine, l'ordonnance en date du 7 août 1825 sur les écoles d'hydrographie et sur la réception des capitaines du commerce, qui sort un peu de notre cadre historique, reprend les mêmes idées. L'enseignement cependant, selon son titre II, y est effectué cinq jours par semaine, quatre heures par jour. Il n'est pas possible d'y recevoir des cours particuliers, même en dehors des leçons : il semble que cette disposition soit à prendre dans le sens d'une volonté de pas créer de disproportions entre les élèves qui auraient les moyens d'obtenir plus d'enseignement de la part du professeur : il ne faut pas oublier que cette formation est sanctionnée par un examen. L'ordonnance poursuit plus loin, au paragraphe XII du même titre, en précisant que l'enseignement doit être uniforme dans tout le royaume. Quant au paragraphe XIV, il énumère les conditions à remplir pour pouvoir intégrer cet enseignement : il faut être âgé de treize ans minimum, savoir lire, écrire et les quatre premières règles arithmétiques, présenter un certificat de petite vérole ou de vaccination et prouver son inscription maritime.

Cependant, toutes ces dispositions quant à la formation théorique que doivent recevoir les futurs marins ne doit pas faire oublier ce que nous avons vu plus haut quand à leur expérience maritime. Il n'est ainsi pas question d'en faire des simples théoriciens de la manœuvre ou de la navigation et il sera toujours exigé du candidat à un examen de pilotage ou de maîtrise un temps de pratique en mer. Dans les premiers textes, tels que l'édit de 1584, cette expérience servait à présumer la compétence des hommes de mer ; dans les textes des XVII et XVIIIè siècles, elle devient le complément de l'enseignement théorique reçu.

On le voit, l'enseignement d'hydrographie est géré au même titre que l'enseignement des écoles publiques : il est public et gratuit et ne souffre pas de favoritisme. Ainsi, de même que l'instruction dans ces école publiques ne peut être interrompue, le professeur d'hydrographie est astreint à une présence quasi continue à son école. L'ordonnance de 1681 précise dans son article VIII, titre VIII, livre I, que le professeur ne peut prendre de congé ou même quitter sans autorisation son établissement. Même en vacances, il est tenu de rester dans son établissement. En effet, l'usage était de permettre au professeur de prendre quand même trois mois de congés par an. L'ordonnance du 7 août 1725 réduit le temps de congé à deux mois par an, tout en rappelant que toutes les absences doivent être remplacées.

Tout ceci montre bien quelle importance revêt la figure du professeur d'hydrographie, mais cependant son rôle ne se limite pas à l'enseignement. En effet, il doit vérifier les journaux de navigation des pilotes et doit être présent pour composer le jury des examens de pilotage et de maîtrise. Au retour de chaque voyage, le pilote selon l'article V, titre IV, livre II de l'ordonnance de 1681 doit déposer son journal de navigation au greffe de l'Amirauté. Même si l'usage a fait perdre cette pratique selon Valin, les pilotes ont continué à remettre leurs journaux au professeur d'hydrographie. Celui-ci les vérifiait et les corrigeait en leur présence le cas échéant. Le but était de vérifier les erreurs des pilotes dans la navigation mais aussi toute découverte.

Nous pouvons le constater, le professeur d'hydrographie est un personnage incontournable dans le système de formation maritime lui-même, mais aussi en aval de celui-ci. L'enseignement maritime lui est confié, il juge de la capacité des futurs marins, mais il intervient aussi auprès de ceux en activité. Il a sans aucun doute son rôle à jouer dans la protection de la sécurité en mer. Tout cela justifie qu'aux termes de l'article VII du titre précité, le professeur soit exempté de toute charge publique, comme le guet ou la tutelle par exemple.

Il nous faut pour conclure insister sur l'absence totale d'examen des capacités physiques des gens de mer. Il n'est fait mention dans aucun texte dont nous avons fait l'étude, alors pourtant il s'agit d'un élément très important pour la sécurité en mer. Il semble qu'à l'époque le législateur ait voulu mettre l'accent sur les compétences des marins qui, dans cette logique, ne pouvait s'acquérir qu'au fil des années d'expérience. Il ne faut cependant pas sous-estimer les qualités du système colbertien, qui survit encore dans une version très modernisée à travers les écoles de la marine marchande, que l'on appelle encore « hydros ».

Bibliographie

Ouvrages généraux :

LE BIHAN-GUENOLE M., *Droit du travail maritime. Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, 2001

RODIERE R., *Traité général de droit maritime. Les gens de mer*, Dalloz, 1978

Ouvrages historiques :

CHASSERIAU F, *Précis historique de la marine française, son organisation et ses lois*, Paris, 1845

VALIN R-J., *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, Tome I, 1766

Article :

SERRADJI C., « *Une nouvelle politique de formation pour les marins* », La Revue Maritime n°465, juin 2003, pp. 10-27

Thèse :

LE BASTARD H., « *Les pilotes lamaneurs ligériens. Essai sur le recrutement et l'encadrement du personnel du pilotage sous le régime de l'ordonnance de la marine d'août 1681* », Thèse, Nantes, 1976

Législation :

Loi n° 553 sur l'établissement et l'organisation d'écoles révolutionnaires de navigation et de canonnage maritime du 11 nivôse an III