

## l'Inscription maritime

L'Inscription maritime est le second domaine majeur d'intervention des commissaires de la Marine. Créée par Colbert, sous le nom de Classe des « gens de mer », cette institution permet la gestion de la population maritime, c'est-à-dire des individus dont l'activité professionnelle est liée à la mer : les gens de mer. Son but premier est d'assurer la levée des équipages nécessaires aux navires de l'État, et dès sa création, l'institution est confiée à des commissaires de la Marine affectés sur le littoral.

À l'origine uniquement militaires, les fonctions des commissaires chargés de ce service débordent, dès le XVIII<sup>ème</sup> siècle, de ce cadre. Cette évolution se poursuit au XIX<sup>ème</sup> siècle, et les commissaires de l'Inscription maritime en viennent à assurer, outre la levée des équipages de la flotte, le bon ordre dans l'activité maritime. Comme en matière d'administration des forces navales, cette évolution ne procède pas d'une réforme d'envergure, mais d'une série de textes particuliers qui font évoluer, progressivement, l'institution. Ainsi, au XIX<sup>ème</sup> siècle, alors que le domaine de compétences des commissaires au sein de l'administration des forces navales devient spécial, celui des commissaires affectés à l'Inscription maritime devient général. Le but militaire premier de leurs fonctions – la levée des hommes nécessaires au service de la Marine – devient secondaire, tendance accentuée par l'alignement progressif du service militaire des inscrits sur celui des conscrits, sous la Restauration et la Monarchie de Juillet (**section 1**). Dans le même temps, les commissaires de l'Inscription maritime deviennent les administrateurs locaux de droit commun en matière maritime. En effet, dans ce domaine, les gouvernements révolutionnaires n'achèvent pas leurs réformes, en raison de la guerre qui éclate en 1792. En pratique, ils s'appuient, notamment à partir de 1795, sur les commissaires de la Marine affectés sur le littoral pour veiller à la bonne application des normes en matière maritime. L'Empire et la Restauration perpétuent cette pratique, et dès la fin des années 1820, la compétence de principe des commissaires de l'Inscription maritime sur ces diverses matières est reconnue (**section 2**). Dès lors, la création du corps des administrateurs de l'Inscription maritime, en 1902, n'est que l'aboutissement de ce processus, l'Inscription maritime étant

progressivement devenue, au XIX<sup>ème</sup> siècle, une administration distincte de l'administration des forces navales.

## **Section 1 : le déclin de la finalité militaire de l'Inscription maritime**

La finalité première de l'Inscription maritime est de pourvoir aux besoins de la Marine en hommes. Les professionnels de la mer, qu'ils soient matelots ou ouvriers maritimes, doivent à l'État un service obligatoire à bord des navires de la flotte ou dans les arsenaux. En contrepartie, ils bénéficient d'un statut particulier<sup>847</sup>. Dès le XVII<sup>ème</sup> siècle, la navigation marchande est liée à la Marine militaire, via les Classes des « gens de mer », simplement renommée, en 1795, « Inscription maritime » (**paragraphe 1**). Les capacités techniques particulières des matelots et des ouvriers maritimes justifient l'organisation d'un mode spécial d'exécution de leur obligation militaire envers l'État, distinct de celui en vigueur dans l'armée de terre. Cependant, à partir des années 1830, il se révèle alors inadapté au service des navires de guerre, de plus en plus sollicités par l'expansion coloniale et la multiplication des engagements internationaux, et surtout de plus en plus divergents des navires de commerce d'un point de vue technologique. Le recrutement de la flotte est modifié. À partir des années 1830, les équipages des navires de guerre sont formés d'un personnel volontaire, complété seulement par les marins levés au titre de leur obligation militaire. Le recrutement de la Marine est alors similaire à celui de l'Armée de terre. Les inscrits deviennent de véritables conscrits maritimes, situation légalement confirmée en 1896 (**paragraphe 2**).

### **Paragraphe 1 – Une institution pérenne**

Le lien entre la marine marchande et la marine militaire est la conséquence d'une donnée structurelle essentielle : le nombre d'hommes disponible formés à la navigation<sup>848</sup>. Seule la navigation marchande peut fournir les hommes nécessaires à la Marine. Ce constat est à l'origine de la création des Classes des gens de mer

---

<sup>847</sup> Voir *infra*, section 2 ; et chapitre 2, section 1.

<sup>848</sup> Ce lien est rappelé dans les motifs exposés en préambule des textes alors adoptés en matière de levée des équipages. Voir *Code des armées navales, op. cit.*, page 127, ordonnance du 27 avril 1670, pour l'enrôlement général des matelots ; et p. 137-138, édit du mois d'août 1673, pour l'enrôlement des matelots dans les provinces maritimes du Royaume.

sous l’Ancien Régime. Confrontés à la même contrainte, les gouvernements successifs de la Révolution conservent l’institution (A). Au XIX<sup>ème</sup> siècle, malgré l’évolution du mode de recrutement consécutif aux divergences techniques croissantes entre les navires marchands et les navires de guerre, dans les années 1830, la navigation commerciale reste perçue comme la première source de recrutement de la Marine (B).

## A – Un changement de dénomination symbolique

Quand les termes d’« Inscription maritime » sont substitués à ceux de « Classes des gens de mer » en 1795, le changement n’a qu’une portée symbolique. En effet, tant sous l’Ancien Régime (1) que durant la Révolution (2), la limite structurelle au recrutement des forces navales demeure.

### 1 – L’Ancien Régime

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, quand la Marine est organisée par Richelieu puis Colbert, la France, à la différence des puissances navales de l’époque, l’Angleterre ou les Provinces-Unies notamment, ne dispose pas d’une population maritime importante<sup>849</sup>. Par conséquent, les modes traditionnels de levée des équipages, à savoir le volontariat et la « presse », ne sont pas adaptés. Le premier ne peut suffire, en raison du nombre restreint de marins qu’il fournit. Le second, par sa nature contraignante, a des effets négatifs importants sur la population maritime. En effet, la « presse » consiste à faire encercler les ports d’une province par des troupes, puis à rafler les marins présents pour les enrôler de force à bord des navires royaux.

---

<sup>849</sup> Les historiens modernes spécialistes de l’histoire maritime s’accordent sur une population maritime d’environ 50000 individus au XVII<sup>ème</sup> siècle. Elle avoisine les 70000 individus à la veille de la Révolution. Voir LE GOFF (Timothy J. A.), *Offre et productivité de la main d’œuvre dans les armements français au XVIII<sup>ème</sup> siècle*, dans *Histoire, économie et société*, 1983, 2<sup>ème</sup> année, n°3, p. 457-473. L’absence de précision s’explique par un manque de rigueur dans la tenue du matricule des gens de mer par les commissaires eux-mêmes. L’Angleterre ou les Provinces-Unies, malgré une population globale moindre, disposent d’un effectif double de matelots. Voir TAILLEMITE (Étienne), *Histoire ignorée de la Marine française*, Paris, Éditions Perrin, 2010, troisième édition, p. 378.

Les Classes des « gens de mer » visent à assurer la levée des hommes nécessaires à la Marine, tout en préservant l'activité marchande. La compétence des administrateurs de la Marine, en la matière, apparaît en filigrane. La population maritime est une ressource pour la Marine, au sein de laquelle sont levés les équipages des navires du Roi. Sa gestion est de la compétence des officiers de plume. Après avoir été testées pendant près de huit ans, les Classes des gens de mer sont définitivement établies par l'édit du mois d'août 1673, pour l'enrôlement général des matelots des provinces maritimes<sup>850</sup>. La population maritime est recensée et inscrite dans des registres spéciaux, tenus par les commissaires de la Marine. Dans ces registres, les « gens de mer » sont répartis en un certain nombre de classes. Chacune est tenue, alternativement et par période, au service dans la Marine. Les levées sont réalisées par les commissaires préposés le long du littoral, et leurs ordres, en la matière, sont envoyés dans les diverses paroisses de leur ressort<sup>851</sup>. En contrepartie de ce service obligatoire, un certain nombre d'avantages est octroyé aux « gens de mer » : certaines exemptions de charges, le bénéfice d'une demi-solde supplémentaire dans certaines circonstances, ou la prise en charge par l'État en cas d'invalidité consécutive au service du Roi. Le plus important de ces avantages est le monopole des professions maritimes. Tout individu, désirant embrasser une telle carrière, est obligé d'être inscrit sur le registre des Classes ou matricule des gens de mer. Dès le XVII<sup>ème</sup> siècle, l'engagement comme professionnel de la mer emporte également engagement militaire. Cet ensemble de normes forme la police des Classes, de la compétence des commissaires de la Marine<sup>852</sup>. Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, l'impératif du service au Roi

---

<sup>850</sup> Voir *Code des armées navales, op cit.*, p.118, ordonnance du 17 décembre 1665, pour l'enrôlement général des matelots et la fermeture des ports de Poitou et Saintonge ; page 121, ordonnance du 22 septembre 1668, pour l'enrôlement des matelots par classe ; pages 123 et 124, ordonnance du 4 septembre 1669, pour l'enrôlement des matelots de Bretagne.

<sup>851</sup> *Ibid.*, p. 127, ordonnance du 19 avril 1670, pour l'enrôlement général des matelots des provinces maritimes. L'organisation institutionnelle n'est alors pas fixée.

<sup>852</sup> En 1673, les opérations relatives au classement et aux levées sont de la compétence des commissaires de la Marine. En 1728, la fonction de commissaire des Classes est créée. À l'occasion de la réforme de 1765, cette fonction est intégrée dans la hiérarchie des officiers d'administration de la Marine. En 1776, les commissaires des Classes sont réunis en un corps distinct de celui des commissaires des ports et arsenaux. Entre 1791 et 1795, les Classes sont confiées aux officiers d'administration, qui succèdent aux commissaires. En 1795, ces officiers récupèrent le titre de commissaire, et les Classes deviennent l'Inscription maritime. Néanmoins, dans la correspondance administrative, le titre de commissaire des Classes reste utilisé. Il est définitivement abandonné suite à une dépêche du ministre de la Marine, du 29 février 1836, et remplacé par celui de commissaire à l'Inscription maritime.

fonde l'extension des prérogatives de ces officiers. Les administrateurs de la Marine entrent alors en concurrence avec les amirautés, traditionnellement compétentes en matière maritime<sup>853</sup>. L'institution est partiellement réformée par l'ordonnance du 31 octobre 1784. Outre la réorganisation du mode de levée, ce texte confie les prérogatives des commissaires en matière de levée des équipages à des chefs des Classes, choisis parmi d'anciens officiers de vaisseau<sup>854</sup>. Les commissaires des Classes sont alors cantonnés à la tenue du matricule des gens de mer<sup>855</sup>. Comme en matière d'administration des arsenaux, leur compétence est limitée à l'aspect comptable de l'institution<sup>856</sup>. Enfin, cette ordonnance organise l'administration territoriale des Classes<sup>857</sup>. Cette armature administrative est en partie confirmée durant la Révolution, puis complétée au XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>858</sup>.

---

<sup>853</sup> Ces conflits sont tranchés par le Conseil d'État du Roi, en faveur des commissaires des Classes. Voir, par exemple, SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Cherbourg, Série P (Inscription maritime), sous-série 1P5 (actes normatifs), carton 3 (1752-1769), arrêt du 10 mai 1767, cassant une sentence de l'Amirauté de Granville qui rejette la demande d'un matelot, prétendant au paiement de sa solde par son employeur, ce dernier retenant le salaire en raison de l'existence d'une dette. Ce type de saisie n'est possible que si la dette est constatée par l'administrateur des Classes.

<sup>854</sup> Voir *infra*, paragraphe 2.

<sup>855</sup> Voir ISAMBERT, JOURDAN, DECRUSSY, *Recueil Général des Anciennes Lois Françaises*, *op. cit.*, p. 483-488, titre II « Des officiers préposés à l'administration des Classes » ; p. 491-493, titre V « Des chefs des Classes » ; p. 494-497, titre VII « Des commissaires des Classes » ; p. 506-509, titre XII « Des levées ».

<sup>856</sup> Voir *infra*, B.

<sup>857</sup> Voir ISAMBERT, JOURDAN, DECRUSSY, *Recueil Général des Anciennes Lois Françaises*, *op. cit.*, tome 27, p. 484-485, titre I « De la division des Classes en départements, quartiers et syndicats » ; p. 488 « État des arrondissements des Classes ». Les six départements définis par l'ordonnance du 27 septembre 1776 - Brest, Toulon, Rochefort, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux - sont divisés en quartiers, eux-mêmes divisés en syndicats. En outre, la reconnaissance de prérogatives à l'autorité militaire et la création d'un personnel spécialement chargé des levées entraînent l'établissement d'une structure parallèle, de nature militaire. Les côtes du royaume sont divisées en quatre inspections. Chacune est subdivisée en un certain nombre d'arrondissements des Classes, formés de deux quartiers. À la tête de cette hiérarchie, se trouve l'inspecteur général des Classes, choisi parmi les officiers généraux de la Marine. Il a, sous ses ordres, quatre inspecteurs eux-mêmes à la tête des inspections et choisis parmi les officiers de vaisseau retirés du service. Ces derniers ont sous leurs ordres les officiers des Classes, placés à la tête des arrondissements et choisis parmi les capitaines ou les lieutenants de vaisseau retirés du service. L'article 6 précise que les commissaires des quartiers des Classes sont sous l'autorité des chefs des Classes, en matière de levée.

<sup>858</sup> La loi du 7 janvier 1791 se contente de supprimer le cadre militaire du service des levées. Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, *op. cit.*, volume 1, p. 224, article XXIII. Ce texte supprime l'ensemble des anciennes fonctions, sauf celles de commissaire des Classes et de syndic des « gens de mer ». La loi du 3 brumaire an IV confirme cette organisation à l'article 8. Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, *op. cit.*, volume 6, p. 51. Cette organisation est définitivement fixée sous l'Empire. Voir DUVERGIER (Jean-Baptiste), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*, *op. cit.*, volume 12, p. 213, article 1, règlement du 7 floréal an VIII ; et p. 468, article 47, arrêté du 7 thermidor an VIII. Ce texte renvoie aux actes précédents. Le

## 2 – Une institution transposée

Dès le début de la Révolution, les Classes attirent l'attention de l'Assemblée Nationale Constituante. En effet, le caractère contraignant du service naval soulève la question de la compatibilité de l'institution avec les principes du nouveau régime politique.

Ce problème est soulevé dans un rapport, rédigé par l'Intendant général des Classes Ponget et présenté au Comité de Marine le 11 février 1790<sup>859</sup>. Le rapport conclut à la nécessité de maintenir l'institution, en premier lieu, en raison d'une différence structurelle fondamentale entre la Marine et l'Armée de terre : « *Cette différence, si remarquable entre le système des armées de mer et celui des armées de terre, peut être facilement expliquée, si on considère que presque tous les hommes peuvent, avec quelques soins, devenir en peu de temps de bons soldats, et ne pas perdre ces qualités dans l'inaction même de la paix. Ainsi, les États qui ont été forcés de se défendre d'une attaque dangereuse, ou qui ont eu l'esprit de conquête et le désir d'étendre leur puissance, ont pu lever et former, en peu de temps, de grandes armées et les entretenir ensuite ; cela a été plus ou moins facile, suivant que leur population fournissait plus de moyens de recruter ; et lors même qu'elle était insuffisante, on a pu trouver, à cet égard, des ressources chez les nations étrangères. Mais il n'en est pas de même dans les armées de mer. Parmi les hommes qui doivent servir sur les vaisseaux, les plus nécessaires sont sans doute ceux qui sont employés à la manœuvre, et que je désignerai par le nom générique de matelot. Ce sont de véritables hommes d'art qui ne peuvent être formés que par une longue expérience et par l'habitude d'une vie entière* »<sup>860</sup>. Le caractère technique du service à bord des vaisseaux interdit aux novices de la mer

---

littoral est divisé en arrondissements, sous-arrondissements, quartiers, sous-quartiers et syndicats. Cette organisation est confirmée par les réformes ultérieures, notamment l'ordonnance du 14 juin 1844 et le règlement général du 21 novembre 1866. Voir BAJOT (Sylvain), *Annales maritimes et coloniales 1844*, op. cit., p. 642, article 45, ordonnance du 14 juin 1844 ; et MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; l'Inscription maritime ; le recrutement de la flotte ; la police de la navigation ; les pêches maritimes*, Paris, Imprimerie Impériale, 1867, p. 1-2, article 1. Enfin, la loi du 24 décembre 1896, sur l'Inscription maritime, supprime uniquement les sous-quartiers. Voir DUVERGIER, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*, op. cit., volume 96, p. 377, article 64.

<sup>859</sup> Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires – série 1 (1789 – 1799)*, tome XI, op. cit., p. 557-574.

<sup>860</sup> *Ibid.*, p. 557.

d'y participer, ce que souligne l'Intendant général des Classes : « *Ce serait en vain qu'un État, qui n'aurait pas d'homme de cette espèce, voudrait essayer de former en un instant une grande flotte* »<sup>861</sup>. L'importance de la population maritime détermine donc le nombre de navires susceptibles d'être armés par l'État. Ainsi, l'Intendant général des Classes en conclut que la Marine marchande est le vivier en homme de la Marine militaire : « *Il résulte de tout ce que je viens d'exposer, qu'on ne peut parvenir à augmenter réellement la force maritime d'un État qu'en augmentant l'activité de sa navigation commerciale et surtout de sa pêche* »<sup>862</sup>. Ce vivier est d'autant plus important que la navigation commerciale permet d'entretenir l'entraînement des marins aux manœuvres navales, évitant des frais supplémentaires pour la Marine, frais générés par l'armement de navires militaires spécialement dédiés à l'entraînement des matelots<sup>863</sup>. Néanmoins, les armements commerciaux ne suffisent pas, seuls, pour maintenir le niveau de compétence des « gens de mer ». En effet, les armements militaires impliquent des compétences particulières, une discipline propre. Par conséquent, les marins doivent servir régulièrement sur les navires que l'État arme en temps de paix pour acquérir et maintenir ces qualités<sup>864</sup>. L'Intendant général des Classes critique, ici, les arguments des détracteurs de l'institution. Ces derniers assimilent l'obligation de

---

<sup>861</sup> Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires – série 1 (1789 – 1799)*, tome XI, *op. cit.*, p. 558. L'Intendant général précise qu'en raison de leur qualité de professionnel, les « gens de mer » sont eux-mêmes subdivisés en différentes spécialités « *qui ne peuvent pas se remplacer mutuellement, et qui tous doivent être employés dans la formation des équipages des bâtiments de guerre, suivant un rapport déterminé* ». L'obligation de service varie donc en fonction de cette spécialisation technique. Cette précision annonce la future distinction légale entre les marins et les ouvriers maritimes.

<sup>862</sup> *Ibid.*

<sup>863</sup> *Ibid.*, p. 557. L'Intendant général écrit : « *Les soldats peuvent être formés et exercés dans des garnisons, les matelots ne peuvent l'être qu'à la mer, par une longue habitude commencée dès l'enfance. Mais il est facile de reconnaître que le projet d'entretenir pendant la paix une grande armée de mer, en tenant la flotte entière dans une activité continue, est absolument impraticable, soit à cause des dépenses énormes qu'exigerait l'exécution de ce projet, soit parce que les autres puissances seraient intéressées à s'y opposer* ». Il conclut : « *Ces considérations doivent conduire à établir deux grands principes qu'il me semble important de ne pas perdre de vue. Le premier, que la force maritime d'un État ne peut avoir une étendue arbitraire et indéfinie, mais que cette force est déterminée, ou du moins renfermée dans des limites assez précises, par le nombre de gens de mer que cet État peut fournir, et qui sont formés et entretenus par la navigation marchande et par la pêche* ».

<sup>864</sup> *Ibid.*, page 558. Le système des Classes perpétue le lien ancien existant entre la Marine marchande et la Marine militaire. Au Moyen Âge, en cas d'armements ordonnés par le Roi, les navires marchands étaient convertis en navires de guerre. Voir TAILLEMITE (Étienne), *Histoire ignorée de la Marine française, op. cit.*, page 35. L'apparition de navires modernes, notamment les vaisseaux de ligne, frégates et corvettes, spécialement construits pour les besoins militaires, amorce la distinction entre les deux marines. *Ibid.*, page 71 à 76.



service des « gens de mer » à une corvée, et les Classes seraient attentatoires aux libertés individuelles<sup>865</sup>. L'Intendant général des Classes réplique, dans le mémoire présenté à l'Assemblée Nationale, en rappelant que l'obligation de servir n'est due qu'en raison d'un état professionnel. Contrairement à ce qu'affirment les détracteurs des Classes, cette obligation cesse quand un individu abandonne son activité professionnelle. Cette critique n'est, cependant, pas totalement dépourvue de fondement. Avant la réforme de 1784, les commissaires des Classes exercent l'ensemble des prérogatives relatives à la levée des équipages et au classement, et commettent des abus dans l'exercice de ces pouvoirs<sup>866</sup>. Théoriquement, seule la qualité de professionnel de la mer assujettit un individu à l'obligation de service<sup>867</sup>. Renoncer à cet état entraîne radiation du registre des Classes, et libération de toute obligation de service envers l'État. Comme le précise l'Intendant général des Classes, ce système n'est, au final, qu'une déclinaison de l'obligation, incombant à tout citoyen, de participer à la défense de la Nation. Son régime spécial est justifié par la nature même de la Marine, arme supposant des capacités techniques de la part de ses personnels.

Les grandes lignes de ce rapport sont reprises par le Comité de Marine et exposées à l'Assemblée Nationale, par le marquis de Vaudreuil, Inspecteur général des

---

<sup>865</sup> Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome XIII, *op. cit.*, page 45. Les arguments des opposants aux Classes sont mentionnés par le marquis de Vaudreuil, dans l'introduction du rapport sur les Classes, qu'il présente à l'Assemblée Nationale le 13 avril 1790.

<sup>866</sup> Voir VALIN (René-Joshua), *Nouveau commentaire sur l'ordonnance du mois d'août 1681*, *op. cit.*, p. 384, 447 et 517. Ces abus sont de deux types. En matière de levée, les commissaires des classes ne respectent pas l'ordre de service prévu par les textes de 1670 et 1672 et lèvent, arbitrairement, les « gens de mer » nécessaires, sans considération pour leurs états de service. En matière de navigation commerciale, ils interviennent également dans la composition des équipages marchands. Ils imposent, ou interdisent, des individus dans la composition des équipages. Ces abus sont à l'origine de la réforme du système de levée, réalisée en 1784. Néanmoins, si la distinction entre l'autorité chargée de procéder à la levée - les anciens officiers de vaisseau nommés chefs des Classes - et l'autorité chargée de procéder au classement - les commissaires - atténue fortement les risques d'arbitraire dans la levée des équipages, ces plaintes demeurent, en matière de navigation commerciale. Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome VI, *op. cit.*, p. 344, cahier de doléance du tiers-état de la Ville de Martigues. L'article 3, section III, précise : « *Nous implorons la commisération des États-Généraux et de Sa Majesté en faveur de nos pauvres matelots. Cette classe nombreuse de citoyens utiles à l'État est traitée avec la plus grande barbarie par les commissaires des classes de cette ville et la moindre plainte de sa part est punie par la prison* ».

<sup>867</sup> L'obligation de service des professionnels de la mer est, en outre, compensée par la reconnaissance d'un certain nombre d'avantages. Voir *infra*, section 2, et chapitre 2, section 1.

Classes, durant la séance du 15 avril 1790<sup>868</sup>. Outre les arguments techniques fondant l'institution, les rapports de l'Intendant général des Classes et du marquis de Vaudreuil soulignent l'avantage, pour la Marine, d'« *avoir un tableau exact de tous les gens de mer, de tous grades, de toutes paies, savoir où ils sont, où on peut les prendre ; pouvoir par ce moyen armer dans un instant des flottes entières* »<sup>869</sup>. Le système des Classes est un outil de gestion du personnel nécessaire aux forces navales. Il facilite les opérations de levée et garantit aux « gens de mer » leur grade et leur solde, via les registres tenus par les commissaires. L'institution est conservée par la loi du 7 janvier 1791, sur les Classes des « gens de mer »<sup>870</sup>. La conception purement civile de l'administration des forces navales, alors dominante, conduit à revenir sur le partage de compétences réalisé en 1784<sup>871</sup>. Les administrateurs de la Marine recouvrent leurs prérogatives en matière de levée<sup>872</sup>. En effet, les levées concernent une ressource utile à la flotte, les gens de mer, et sont des actes préparatoires à l'armement des navires de guerre. Elles sont de la compétence de l'administration économique de la Marine. L'argument du risque d'abus de pouvoir, avancé à l'appui de la réforme de 1784 pour justifier le transfert de compétence des commissaires des classes au chefs des classes, est également repris pour revenir au système antérieur à la réforme de 1784, mais est renversé. En effet, pour les membres du Comité de

---

<sup>868</sup> Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome XIII, *op. cit.*, p. 45-50. VAUDRUEIL (Louis-Philippe Rigaud, marquis de). Il est né à Rochefort en 1724, et est le fils du Marquis de Vaudreuil, commandant de la Marine à Rochefort. Il entre dans la Marine en 1740, et sert au Canada puis en Louisiane pendant la Guerre de Succession d'Autriche. Il est promu enseigne en 1746, lieutenant de vaisseau en 1754, capitaine de frégate en 1764 et capitaine de vaisseau en 1765. Il est nommé directeur des constructions navales à Rochefort en 1776. Pendant la guerre d'Indépendance des Treize Colonies, il sert en mer, d'abord dans l'escadre de d'Estaing, puis en 1780, il passe dans l'escadre de Guichen. Il finit la guerre dans l'escadre de de Grasse. Promu lieutenant-général en 1782, il devient Inspecteur général des Classes en 1784. Député au États-Généraux en 1789, il devient membre du Comité de Marine, mais émigre en 1791. Il rentre en France après le coup d'état de Bonaparte et meurt à Paris en 1802. Voir TAILLEMITE (Étienne), *Dictionnaire des marins français, op. cit.*, p. 523-524.

<sup>869</sup> *Ibid.*, p. 47. Outre l'avantage pour l'État, le marquis de Vaudreuil précise que le classement est également avantageux pour les marins. Les registres des Classes sont, pour eux, « *leurs archives ; c'est là que leurs familles vont puiser des renseignements authentiques sur l'époque, le nombre, la durée, la nature de leurs campagnes, lorsqu'elles ont besoin d'en produire* ».

<sup>870</sup> Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, op. cit.*, volume 1, p. 219-225. Voir également p. 225-227, proclamation du Roi, en exécution de la loi du 7 janvier 1791, sur les Classes des « gens de mer ». Voir enfin p. 213-219, rapport préalable à cette loi. Ce texte reprend les arguments de l'Intendant général Ponget et du marquis de Vaudreuil.

<sup>871</sup> *Ibid.*, page 224, article XXIII, loi du 7 janvier 1791.

<sup>872</sup> *Ibid.*, page 222, article XII.

Marine, confier les levées des marins aux officiers de vaisseau revient à soumettre la population maritime à l'arbitraire des membres de ce corps<sup>873</sup>. Séparer l'autorité chargée du commandement de l'autorité chargée des levées permet de parer à ce risque. Ainsi, comme en matière d'administration des arsenaux, il ne s'agit pas d'une réforme d'ampleur, mais simplement d'une redéfinition du domaine de compétence des autorités administratives et militaires de la Marine, en matière de levée<sup>874</sup>.

En pratique, les désordres consécutifs à la radicalisation du régime, à partir de 1792, ne permettent pas une marche régulière des Classes<sup>875</sup>. Comme l'ensemble des institutions navales, elles sont réformées en l'an IV. Le rapport préalable à cette réforme, présenté le 16 thermidor an III, reste proche de celui de l'Intendant général des Classes et continue de lier Marine de guerre et Marine marchande. Les premiers termes l'illustrent : « *Les premières bases à adopter pour l'organisation définitive de la Marine sont celles qui peuvent et qui doivent assurer, en tout temps, à la Nation française des hommes de mer en quantité suffisante, tant pour le service de son armée navale et de son commerce maritime, que pour celui des ports militaires et arsenaux de Marine* »<sup>876</sup>. Ainsi, « *la Marine, dans toute l'acception du mot, ne se compose pas uniquement des forces navales de la République, elle embrasse nos pêches, cette source précieuse de la prospérité nationale, nos colonies, toutes nos relations extérieures* »<sup>877</sup>. Ces divers secteurs ne peuvent exister et prospérer sans les spécialistes de la mer. Le marin est donc « *un homme particulier et essentiel, tout-à-la-fois soldat, cultivateur et commerçant* »<sup>878</sup>. Bien qu'il opère certaines critiques, notamment sur quelques points introduits en 1784 et 1791, le rapport conclut en la nécessité de maintenir l'institution<sup>879</sup>. Le décret du 3 brumaire an IV, concernant l'Inscription maritime,

---

<sup>873</sup> Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, op. cit.*, volume 1, page 214, rapport préalable à la loi du 7 janvier 1791.

<sup>874</sup> Voir *supra*, partie 1, chapitre 1, paragraphe 1, A.

<sup>875</sup> Voir *infra*, section 2, paragraphe 1, A.

<sup>876</sup> Voir GOULY (Benoît), *Inscription maritime. Rapport et projet de loi sur les premières bases à adopter pour l'organisation définitive de la Marine*, Paris, Imprimerie de la République, an III, p. 1-2.

<sup>877</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>878</sup> *Ibid.*

<sup>879</sup> *Ibid.*, p. 5. Le député reproche notamment le caractère trop général de la répartition de gens de mer prévue par l'ordonnance de 1784. Il lui reproche notamment de ne prendre assez en compte les diverses situations familiales dans l'ordre de levée. Voir *infra*, paragraphe 2, A.

comme les autres textes adoptés en 1795 en matière d'administration maritime, loin de bouleverser l'institution, se contente d'apporter des précisions sur le mode de levée et de changer le nom de « Classes des gens de mer » en « Inscription maritime »<sup>880</sup>. Les officiers d'administration de la Marine, redevenus les commissaires de la Marine en 1795, continuent d'exercer l'ensemble des prérogatives de leurs prédécesseurs<sup>881</sup>.

## B – Le XIX<sup>ème</sup> siècle

La compétence des commissaires en matière de levée des « gens de mer » est régulièrement rappelée par les grands textes concernant l'administration des arsenaux, tandis que le décret du 3 brumaire an IV reste le texte de référence en la matière jusqu'au Second Empire<sup>882</sup>.

Les réformes menées au XIX<sup>ème</sup> siècle - création d'équipages permanents, réaménagement de l'obligation de service des « gens de mer » - n'influent pas sur la philosophie de l'institution<sup>883</sup>. Les « gens de mer » inscrits forment, par principe, le personnel régulier de la Marine au sens large, c'est-à-dire tant à bord des navires de la flotte et dans les arsenaux, que dans le cadre de la Marine marchande et de la pêche maritime. Ce lien entre les deux Marines est invoqué, en 1814, par le trésorier des invalides de Lorient, alors qu'il critique les bataillons de haut-bord créé en 1808<sup>884</sup>. Il commence par rappeler que, durant l'Ancien Régime, « *les vaisseaux de l'État, dont les colonies florissantes et multipliées exigeaient des stations constantes et nombreuses ; un commerce immense, dont les branches*

---

<sup>880</sup> Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, op. cit.*, volume 6, p 49-58, décret du 3 brumaire an IV concernant l'Inscription maritime. Ce changement de terminologie n'est que symbolique et idéologique. Les termes d'« Inscription maritime » impliquent une démarche active de la part de l'individu, alors que le terme de « classement » suppose une démarche active de la part de l'administration.

<sup>881</sup> *Ibid.*, article VIII.

<sup>882</sup> Voir DUVERGIER (Jean-Baptiste), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État, op. cit.*, volume 12, p. 215, titre III « de l'Inscription maritime », règlement du 7 floréal an VIII ; et BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1829, op. cit.*, p. 8, article 29, ordonnance du 17 décembre 1828 ; *Annales maritimes et coloniales 1844, op. cit.*, p. 628, article 28, ordonnance du 14 juin 1828.

<sup>883</sup> Voir *infra*, paragraphe 2.

<sup>884</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1821 - partie non-officielle, op. cit.*, p. 397-414. Sur la création de ces équipages, voir *infra*, paragraphe 2 ; et section 2, paragraphe 1.

*s'étendaient presque sur tous les points du globe, des pêcheries vastes et multipliées sur tous les points de nos côtes et sur les bancs de l'océan, tous ces services étaient pourvus par nos classes abondamment, volontairement, sans embarras, sans baïonnette* »<sup>885</sup>. Cet extrait illustre la véritable portée des Classes à la fin de l'Ancien Régime. Bien plus qu'une institution chargée de fournir à la Marine les ressources humaines nécessaires aux flottes et aux arsenaux, les Classes sont un outil de politique maritime, permettant de pourvoir à l'ensemble des besoins des diverses activités maritimes, qu'elles soient militaires ou civiles. Par conséquent, « *la population maritime, par sa nature et le degré d'utilité qu'elle est tant pour l'armée navale que pour l'exploitation du commerce national, mérite, de la part du gouvernement, une attention particulière qui la surveille, la maintienne et la propage* »<sup>886</sup>. Le système introduit par Napoléon entre 1808 et 1814 - la création des bataillons de la Marine - qui tend à aligner le régime du recrutement de la Marine sur celui de l'Armée de terre, n'est pas adapté, car l'Inscription maritime ne se réduit pas à sa seule dimension militaire<sup>887</sup>. La même démarche intellectuelle est utilisée, en 1840, par un commis de Marine, dans une note publiée aux Annales maritimes et coloniales de 1840 – partie non-officielle<sup>888</sup>. Ce lien entre la Marine marchande et la Marine militaire fait partie des principes hérités de Colbert, régissant l'organisation du ministère de la Marine durant tout le XIX<sup>ème</sup> siècle. Il est réaffirmé durant le Second Empire, époque où le caractère militaire de l'administration de la Marine est accentué<sup>889</sup>. Il est invoqué notamment dans le rapport préalable au décret du 7 novembre 1866, portant approbation d'un règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes, sur l'Inscription maritime, sur le recrutement de

---

<sup>885</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales - partie non-officielle, 1821, op. cit.*, p. 400.

<sup>886</sup> *Ibid.*, p. 401.

<sup>887</sup> Voir *infra*, paragraphe 2.

<sup>888</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales, partie non-officielle, 1840, op. cit.*, volume 2, p. 27-40, *Observations sur l'enquête de 1824, sur les causes de la cherté relative de la navigation française*. L'auteur écrit : « nous prétendons au contraire que la marine militaire et la marine commerciale se doivent une protection mutuelle. Il faut qu'aucune d'elles ne soit exclusive à l'encontre de l'autre : si l'une donne les hommes ; l'autre doit à son allié une défense active ».

<sup>889</sup> Voir *supra*, partie 1, chapitre 1.

la flotte, sur la police de la navigation et sur les pêches maritimes<sup>890</sup>. Ce texte est adopté dans un souci de clarté, et ne fait que mettre en ordre les diverses dispositions adoptées depuis 1720 en matière d'Inscription maritime<sup>891</sup>. L'ouvrage « Droit maritime-Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce », publié en 1883, est également révélateur de cette continuité<sup>892</sup>. Dans les développements consacrés à l'état de marin, l'auteur s'étend principalement sur le système mis en place par Colbert, tandis qu'il passe rapidement sur les réformes ultérieures<sup>893</sup>.

Néanmoins, ces réformes sont fondamentales. Commencées durant la Restauration et la Monarchie de Juillet, elles aboutissent à la mise en place d'une véritable conscription maritime en 1896. Sans s'étendre sur ce point, il convient de préciser que cette évolution suit deux axes, qui restent dans la logique économique fondant l'Inscription maritime. Le premier consiste, à partir de 1835, à aligner le régime des obligations militaires des inscrits sur celui des conscrits. Le second consiste en la création d'équipages permanents, destinés à servir en priorité sur les navires de l'État, rendant plus disponibles les marins inscrits pour la navigation commerciale<sup>894</sup>. Cet objectif est souligné par le ministre Chasseloup-Laubat<sup>895</sup>, dans le rapport préalable au décret du 22 octobre 1863, sur la formation du personnel des équipages de la flotte<sup>896</sup>. Le développement de ces équipages

---

<sup>890</sup> Voir MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; l'Inscription maritime ; le recrutement de la flotte ; la police de la navigation ; les pêches maritimes*, op. cit., p. XII-XIV, paragraphe 2 « De l'Inscription maritime », rapport préalable au règlement du 21 novembre 1866.

<sup>891</sup> *Ibid.*, pages 132-255. Les textes cités en annexe comprennent des normes de l'Ancien Régime, notamment l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 ou l'ordonnance du 31 octobre 1784.

<sup>892</sup> Voir DE VALROGER (Lucien-Marie), *Droit maritime-commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce*, Paris, chez L. Larose et Forcel, volumes 1 et 2, 1883.

<sup>893</sup> *Ibid.*, volume 1, p. 29-42.

<sup>894</sup> Voir *infra*, section 2.

<sup>895</sup> CHASSELOUP-LAUBAT, Justin-Napoléon. Né en 1805. Il est filleul de Napoléon I<sup>er</sup>. Il fait des études de droit et entre, comme auditeur, au Conseil d'État en 1828. Il est député de Charente-Inférieure, de 1837 à 1848, et s'intéresse, à cette occasion, aux questions navales. Il est ministre de la Marine une première fois en 1851, puis de 1860 à 1867. Il joue un rôle déterminant dans la modernisation de la flotte, qui se retrouve à la pointe du progrès technologique, et encourage la colonisation (Cochinchine, Nouvelle-Calédonie, Sénégal). Il est nommé président du Conseil d'État en 1869. La chute de l'Empire ne met pas fin à sa carrière, et en 1871, il est de nouveau élu député de Charente-Inférieure. Il meurt à Versailles en 1873. Voir TAILLEMITE, *Dictionnaire des marins français*, op cit., p ; 98.

<sup>896</sup> Voir *Bulletin officiel de la Marine, 1863*, op. cit., volume 2, p. 528. Le ministre écrit : « Lorsque des jeunes gens demandent à suivre une vocation, lorsqu'ils se présentent de bonne volonté, il ne

permanents est également justifié par la complexification technologique des navires de guerre, à partir des années 1820<sup>897</sup>. Ces derniers nécessitent désormais un personnel qualifié, spécialement formé. En pratique, à partir de la Restauration, l'Inscription maritime, par principe source première du recrutement naval, devient un complément aux équipages permanents. Cette situation est définitivement entérinée en 1896, par la loi du 27 décembre sur l'Inscription maritime<sup>898</sup>. Néanmoins, malgré l'alignement du régime des obligations militaires de l'inscrit sur celui du conscrit, ces deux états ne se confondent pas. L'inscrit continue de faire l'objet d'une réglementation spéciale, car la vocation de l'Inscription maritime dépasse le seul recrutement des équipages. En raison des nombreuses prérogatives de police reconnues aux commissaires affectés dans les quartiers maritimes au XIX<sup>ème</sup> siècle, l'Inscription maritime concerne avant tout l'activité maritime au sens large. Cette évolution conduit les commissaires de l'Inscription maritime, officiers d'administration militaires, à assurer l'administration, dans son sens commun, du littoral. Cette situation justifie la création, par le décret du 7 octobre 1902, d'un corps d'administrateurs de l'Inscription maritime, distinct du Commissariat<sup>899</sup>. L'Inscription maritime cesse de relever des services des commissaires généraux des arsenaux, et dépend directement des préfets maritimes. Néanmoins, en raison d'attributions de plus en plus distinctes du domaine militaire, le décret du 18 décembre 1909, portant réorganisation des services administratifs de la Marine, apporte des précisions quant à l'autorité du préfet maritime sur l'institution. Ce texte crée, dans chaque arrondissement maritime, une direction de l'Inscription maritime<sup>900</sup>. Cependant, son directeur n'est sous l'autorité du préfet maritime que pour « *le recrutement des équipages de la flotte par l'Inscription maritime et l'administration du*

---

*peut qu'être profitable au développement de notre population maritime de les accueillir, de les encourager même, dût leur instruction coûter un peu de temps ».*

<sup>897</sup> Voir MEYER (Jean) et ACERRA (Martine), *Histoire de la Marine française, des origines à nos jours*, *op. cit.*, p. 212-215.

<sup>898</sup> Voir *infra*, section 2.

<sup>899</sup> Voir *Bulletin officiel de la Marine, 1902*, *op. cit.*, volume 2, p. 564-571.

<sup>900</sup> Voir *Bulletin officiel de la Marine de 1909 – partie principale*, *op. cit.*, p. 1403, chapitre VII « Direction de l'Inscription maritime », section 1, titre III, décret du 18 décembre 1909 portant réorganisation des services administratifs de la Marine.

*personnel inscrit* »<sup>901</sup>. Pour ses autres attributions, le directeur de l'Inscription maritime agit directement pour le compte du ministre de la Marine.

## **Paragraphe 2 – De la levée par classe à la levée permanente**

Définie à l'origine comme la fonction principale des commissaires des classes, la levée des équipages devient progressivement secondaire au XIX<sup>ème</sup> siècle, atténuant l'aspect militaire des fonctions de commissaire à l'Inscription maritime. Les changements apportés au mode de levée des équipages sont déterminant dans cette évolution. Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, la levée des hommes nécessaires au service de la Marine est réalisée, comme sous l'Ancien Régime, par classe (**A**). Cependant, dès les années 1830, ce mode de levée se révèle inadapté. La levée par classe est abandonnée en 1835, au profit de la levée permanente. Cette dernière évolue en une véritable conscription maritime, situation légalement confirmée en 1896 (**B**). Ce changement se produit alors que les commissaires des classes sont reconnus comme autorités locales de principes en matière maritime.

### **A – La levée par classe**

Organisé par l'Ancien Régime, puis successivement confirmé en 1791 et 1795 (**1**), ce mode de levée est partiellement réformé sous l'Empire. Ces réformes sont abrogées par la Restauration. Cependant, si la levée par classe redevient le principal mode de levée des hommes nécessaires au service de la Marine, la Restauration pose les bases de l'évolution future de ce système (**2**).

---

<sup>901</sup> Voir *Bulletin officiel de la Marine de 1909 – partie principale, op. cit.*, p. 1403, paragraphes 2 et 3, article 21, décret du 18 décembre 1909 portant réorganisation des services administratifs de la Marine.



## 1 – L’Ancien Régime et la Révolution

Le régime de levée adopté en 1795 (b) apparaît comme la synthèse des régimes en vigueur sous l’Ancien Régime (a).

### a – Un mode de levée spécial

Les modalités du service des marins à bord des navires de guerre sont définies par les textes fondateurs des Classes. Aux termes de l'ordonnance du 19 avril 1670 et de l'édit du mois d'août 1673, l'ensemble de la population maritime est inscrit dans des registres spéciaux tenus par les commissaires de la Marine, puis réparti en trois classes<sup>902</sup>. Ces textes précisent également que les « *officiers mariniers et gens de mer compris auxdits rôles, entreront incessamment à notre service, alternativement trois années l'une, suivant la division qui en sera faite par lesdits rôles* »<sup>903</sup>. Néanmoins, ces textes ne donnent aucune précision sur le critère de répartition des « gens de mer » entre les diverses classes, ou sur les modalités précises des levées. L'édit du mois d'août 1672 précise simplement que les commissaires « *auront soin de composer les équipages complets de chacun des officiers mariniers et matelots qui se trouveront dans l'étendue de leur département, en sorte que l'équipage complet d'un vaisseau se trouve dans les communautés les plus prochaines* »<sup>904</sup>. Hormis cette précision, le classement et les levées sont entièrement entre les mains des commissaires de la Marine affectés sur le littoral. L'ordonnance du 15 avril 1689, concernant l'Armée de mer, apporte, à son livre VIII, des précisions<sup>905</sup>. Elles ne concernent néanmoins que le mode de levée. L'article I<sup>er</sup> du titre II, livre VIII, dispose que « *les commissaires de Marine chargés du soin des classes de matelots, ayant reçu des ordres pour faire des levées, feront publier, dans toutes les paroisses de leur département*<sup>[sic]</sup>, *les rôles de la classe de service* »<sup>906</sup>. Toutefois, aucun critère d'inscription au sein d'une

---

<sup>902</sup> Voir *Code des armées navales, op. cit.*, page 127, ordonnance du 19 avril 1670 pour l'enrôlement général des matelots dans toutes les provinces maritimes ; page 138, édit du mois d'août 1672, sur le même objet.

<sup>903</sup> *Ibid.*

<sup>904</sup> *Ibid.*, p. 138.

<sup>905</sup> *Ibid.*, p. 254-266.

<sup>906</sup> Voir *Code des armées navales, op. cit.*, p. 259.

classe, ou sur les modalités précises des levées, n'est posé. Ces procédures restent à la discrétion des commissaires. Cette situation est accentuée par une application différente des Classes en fonction du lieu. Bien que les textes fondateurs prévoient trois classes, dans certaines provinces, comme la Bretagne ou la Provence, les « gens de mer » sont répartis en quatre classes<sup>907</sup>. Ce régime reste en vigueur jusqu'à l'adoption de l'ordonnance du 31 octobre 1784. Il suscite des critiques, en particulier sur les pouvoirs discrétionnaires des commissaires quant à la répartition des marins au sein des diverses classes et sur la levée en elle-même<sup>908</sup>.

L'ordonnance du 31 octobre 1784 met fin à la toute-puissance des commissaires des classes dans ces deux domaines. Le préambule de ce texte précise que, en vue de mettre fin aux abus des administrateurs de la Marine, il convient « *de partager entre eux* [les officiers militaires retirés du service des vaisseaux et affectés à l'inspection des Classes] *et les commissaires les fonctions que ceux-ci remplissent seuls actuellement ; de régler l'administration des classes de manière identique à celle des ports* »<sup>909</sup>. Le premier volet de la réforme consiste à déterminer précisément les prérogatives des administrateurs de la Marine. Le but est, comme en matière d'administration des forces navales, de soumettre l'administrateur au militaire<sup>910</sup>. En conséquence, l'article 6, titre II, dispose que les commissaires préposés aux classes « *doivent se conformer aux ordres qui leur seront donnés par les inspecteurs* », en matière de classement, de revue et de levée des « gens de mer »<sup>911</sup>. Ce premier volet est complété par la mise en place de règles précises sur le classement et sur l'ordre de levée. Le préambule de l'ordonnance du 31 octobre précise qu'« *ayant pareillement reconnu que les lois pour le classement des gens*

---

<sup>907</sup> Voir *Code des armées navales, op. cit.*, p. 255, article III, titre I « de l'enrôlement des officiers marinières, matelots et « gens de mer », livre VIII « De l'enrôlement, levée, distribution, paiement et récompenses des officiers marinières, matelots et autres gens de mer servant sur les vaisseaux de Sa Majesté », ordonnance du 15 avril 1689. La division des marins de Bretagne et de Provence en quatre classes et non trois résultent de la résistance que ces provinces opposent au nouveau système quand celui-ci est testé. Pour y remédier, des commissaires de la Marine sont envoyés auprès des lieutenants-généraux du Roi dans ces provinces pour procéder au classement, de force, des marins, tandis que l'obligation de service des gens de mer bretons ou provençaux est réduite. Voir CLÉMENT (Pierre), *Lettres, mémoires et instructions de Colbert*, Imprimerie Impériale, Paris, 1864. Volume 3, parties 1 (Marine et galères), p. 159-161, instructions de Colbert aux lieutenants-généraux pour le Roi dans la province et duché de Bretagne, du 4 septembre 1669.

<sup>908</sup> Voir *infra*, section 2, paragraphe 1.

<sup>909</sup> Voir ISAMBERT, JOURDAN, DECRUSSY, *Recueil Général des Anciennes Lois Françaises, op. cit.*, tome 27, p. 483.

<sup>910</sup> *Ibid.*

<sup>911</sup> *Ibid.*, p. 486.

*de mer n'étoient pas assez précises ; que l'ordre de levée établi par l'ordonnance de 1689 n'étoit pas suivi depuis long-temps et ne pouvoit plus l'être ; que l'usage d'envoyer séparément et sans ordre dans les ports les gens de mer levés, est sujet aux plus grands inconvénients ; qu'il seroit par conséquent aussi conforme à ses vues de justice et de bienfaisance que convenable au bien du service de sa marine, de déterminer exactement ce qui doit servir à faire distinguer et reconnoitre ceux qui seront dans le cas d'être classés ; de fixer des règles pour les levées successivement et à tour de rôle »*<sup>912</sup>. Le rôle des commissaires est limité à la tenue et la mise à jour des registres des « gens de mer », sous la surveillance des chefs des classes<sup>913</sup>. La forme de ces registres est précisément définie et uniformément imposée à l'ensemble des provinces maritimes du royaume<sup>914</sup>. La répartition par classe, en tant que telle, est abandonnée. Les « gens de mer » classés sont répartis, conjointement par le commissaire et le chef des Classes, sur le rôle des matelots ou celui des ouvriers non-navigants. Ces rôles sont divisés en deux catégories, les « garçons » et les personnes mariées<sup>915</sup>. Le système est complété par des règles précises relatives à la levée. Les « garçons » doivent servir un tiers de temps en plus que les gens mariés. De même, les individus d'une même famille doivent être inscrits « *en sorte qu'autant qu'il sera possible ils soient rarement obligés de marcher tous à la même levée* »<sup>916</sup>.

## **b – La loi du 3 brumaire an IV**

Durant la Révolution, le caractère civil de l'administration de la Marine permet aux officiers d'administration de récupérer leurs anciennes attributions,

---

<sup>912</sup> Voir ISAMBERT, JOURDAN, DECRUSSY, *Recueil Général des Anciennes Lois Françaises*, op. cit., tome 27, p. 483-484.

<sup>913</sup> Voir *infra*, section 2, paragraphe 1. Les commissaires des Classes tiennent à jour le matricule des gens de mer, le rôle des volontaires, le rôle des ouvriers et le rôle des individus commençant la navigation. Ils procèdent également aux revues annuelles sous la surveillance du chef des Classes.

<sup>914</sup> Voir ISAMBERT, JOURDAN, DECRUSSY, *Recueil Général des Anciennes Lois Françaises*, op. cit., tome 27, p. 500-503, titre X « du classement », et p. 506-509, titre XII « des levées », ordonnance du 31 octobre 1784.

<sup>915</sup> *Ibid.*, p. 500-501, articles 3, 4 et 5, Titre X, et p. 506, article 2, titre XII, ordonnance du 31 octobre 1784. Des règles d'assimilation sont également prévues pour les autres situations familiales. Voir *infra*, section 2, paragraphe 1, A.

<sup>916</sup> *Ibid.*, p. 506, article 3, titre XII.

malgré les critiques de certains députés issus du corps des vaisseaux<sup>917</sup>. Outre l'argument sur le risque d'arbitraire que comporte un système dans lequel les officiers militaires procèdent aux levées, les auteurs de la réforme invoquent un argument pratique. En effet, en raison de leur obligation de demeurer dans leur ressort, les administrateurs de la Marine préposés dans les quartiers maritimes sont mieux à même de procéder à ces opérations, à la différence des officiers du corps des vaisseaux, qui peuvent être appelés à servir à bord des escadres royales<sup>918</sup>.

Néanmoins, la loi du 7 janvier 1791 ne prescrit rien sur la forme des registres et le mode de levée. Les dispositions sur le classement et sur le tour de service restent celles de l'ordonnance du 31 octobre 1784<sup>919</sup>. La Convention, en raison de l'état de guerre, n'adopte aucune mesure en la matière. Ses réformes en matière d'administration de la Marine désorganisent les levées, désorganisation aggravée par les troubles internes que connaît alors le pays<sup>920</sup>. L'institution est à nouveau remaniée à l'occasion des réformes de l'an IV. La loi du 3 brumaire an IV, portant création de l'Inscription Maritime, en fixe les grandes règles. Cet acte constitue, pendant la majeure partie du XIX<sup>ème</sup> siècle, le texte de référence en la matière. Il conserve, en partie, les dispositions de l'ordonnance du 31 octobre 1784<sup>921</sup>. Les commissaires de la Marine sont confirmés comme autorité de droit commun en

---

<sup>917</sup> Notamment celle de Kersaint. Ce dernier, dans une déclaration imprimée sur ordre de l'Assemblée, critique non le principe d'un service des gens de mer sur les vaisseaux de l'État, mais son organisation, entièrement entre les mains de l'administration des ports militaires. Il propose, dans un projet de décret annexé à sa déclaration, de confier les levées à un corps administratif distinct et de réorganiser le classement. Voir KERSAINT (Guy), *Opinion et projet de décret sur les classes maritimes*, Paris, Imprimerie Nationale, date inconnue.

<sup>918</sup> Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, *op. cit.*, tome 11, p. 568, Mémoire sur les Classes de l'intendant général Ponget, présenté durant la séance du 11 février 1790. Cet argument doit néanmoins être relativisé. En effet, les officiers militaires prévus par l'ordonnance de 1784 sont retirés du service.

<sup>919</sup> Cet ordre de service est défendu dans les divers projets et mémoires présentés à l'Assemblée Nationale. Voir MAVIDAL et LAURENT, *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, *op. cit.*, tome 11, p. 557-574, Mémoire sur les Classes de l'intendant général Ponget, présenté durant la séance du 11 février 1790 ; tome 13, p. 45-50, rapport du marquis de Vaudreuil sur les Classes, présenté à l'Assemblée Nationale le 15 avril 1790, et p. 117-120, observations du même sur le projet de décret relatif aux Classes, fait à l'Assemblée lors de la séance du 19 avril 1790.

<sup>920</sup> Sur les réformes relatives au personnel administratif de la Marine, voir *supra*, partie 1, chapitre 1. Sur leurs conséquences en matière de levée, voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, *op. cit.*, tome 70, p. 166, séance du 3 août 1793. Le ministre de la Marine envoie, à la Convention, la liste des officiers civils de la Marine en sédition.

<sup>921</sup> Notamment en matière d'inscription définitive et de radiation du matricule des « gens de mer ».

matière de levée. L'article XV de ce texte pose définitivement le critère familial comme critère de répartition des marins dans les diverses classes. Quatre classes sont prévues : la première formée des célibataires, la seconde des veufs sans enfant, la troisième des hommes mariés sans enfant, et la quatrième des pères de famille<sup>922</sup>. Comme l'ordonnance du 31 octobre 1784, la loi du 3 brumaire an IV détermine précisément l'ordre de service des différentes classes, et celui des individus dans chacune. Une classe ne peut être appelée que lorsque la précédente est épuisée. Dans chaque classe, les marins réunissant le moins de temps de service sont levés en priorité<sup>923</sup>. Le système de levée mis en place est une synthèse des régimes précédemment applicables. Il reprend les principales dispositions de l'ordonnance de 1784, mais règle le tour de service selon une division proche de celle définie au XVII<sup>ème</sup> siècle, à la création de l'institution. La réintroduction de quatre classes est justifiée par le caractère trop général du classement, prévu par l'ordonnance du 31 octobre 1784. La division retenue par ce texte, basée sur le critère marital, apparaît trop artificielle et ne prend pas en compte certaines situations particulières. À l'occasion de la présentation du projet de décret à la Convention, lors de la séance du 16 thermidor an III, le député Gouly précise : « *Ce tour de rôle contient cependant des vices essentiels : il confond nécessairement le père de famille avec le célibataire, la vieillesse infirme avec l'adolescence, la faiblesse avec la vigueur. Il faut se hâter de proscrire ces vices essentiels* »<sup>924</sup>.

Outre la réforme de l'ordre de levée, la loi du 3 brumaire an IV introduit deux innovations : la création des apprentis marins et l'encouragement, sous forme de primes, au service volontaire des marins classés<sup>925</sup>. Le rapport du 16 thermidor donne des précisions sur la finalité de ces deux innovations. Les primes doivent permettre de contourner l'inégalité résultant du tour de service retenu par le décret

---

<sup>922</sup> Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, op. cit.*, volume 6, p. 52-53.

<sup>923</sup> *Ibid.*, p. 53, article XVI et XVII, décret du 3 brumaire an IV concernant l'Inscription maritime.

<sup>924</sup> Voir GOULY (Benoît), *Inscription maritime. Rapport et projet de loi sur les premières bases à adopter pour l'organisation définitive de la marine, op. cit.*, p. 9. Cette critique n'est qu'en partie fondée, l'ordonnance du 31 octobre 1784 prévoyant des mécanismes d'assimilation. Voir *infra*, section 2, paragraphe 1.

<sup>925</sup> Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, op. cit.*, volume 6, p. 57, section IV « des apprentis marins », décret du 3 brumaire an IV ; p. 52, articles 11 et 12, section II « Des arrondissements, quartiers et syndicats maritimes, et de l'appel des marins au service public ».

de l'an IV. Le député Gouly précise, à propos de ce dernier, qu'il « *peut offrir, au premier coup d'œil, une injustice apparente, en ce que le marin marié ou père de famille semblerait presque exclu du service, et par conséquent, perd toute faculté pour son avancement militaire. Il est un moyen bien simple de faire disparaître cette apparence d'injustice : ce moyen consiste à tenir constamment ouvert, dans tous les quartiers de l'inscription maritime, un registre sur lequel se feraient enregistrer tous les marins qui désireraient être employés sur les bâtiments ou dans les arsenaux de la République, bien entendu que les premiers enregistrés auront la préférence pour être employés les premiers. Il serait même juste et politique d'encourager cette espèce d'engagement volontaire, en accordant une légère prime à tout matelot, et même tout novice ayant déjà navigué, qui se serait présenté volontairement* »<sup>926</sup>. La création des apprentis marins illustre, de son côté, les liens particuliers qu'entretiennent alors la Marine marchande et la Marine militaire. En effet, le député Gouly propose de créer un corps de 2000 apprentis marins, formés pendant deux ans dans les arsenaux. Ce corps doit permettre d'éviter d'appeler au service naval les personnes se livrant à la navigation intérieure, afin d'encourager le développement de l'activité commerciale maritime<sup>927</sup>. Ces engagements volontaires restent cependant des exceptions. Le principe, en matière de levée des équipages, reste le service par classes. La loi du 3 brumaire an IV, bien que perpétuant l'ancien mode de levée, introduit cependant l'élément essentiel qui fait évoluer l'institution durant la Restauration : le volontariat.

## 2 – L'Empire et la Restauration

Durant l'Empire, est réalisée la première tentative d'alignement du régime des levées maritimes sur celui des levées militaires (**a**). Ces réformes sont abrogées

---

<sup>926</sup> Voir GOULY (Benoît), *Inscription maritime. Rapport et projet de loi sur les premières bases à adopter pour l'organisation définitive de la marine*, op. cit., p. 9-10.

<sup>927</sup> *Ibid.*, p. 7. Le but proposé par le député Gouly est de libérer, autant que possible, les officiers marinières de leur obligation de service, les rendant ainsi disponibles pour la navigation commerciale. En outre, la République, par cette institution, s'implique dans le développement de la population maritime. Inscrits sur le matricule des « gens de mer » à la fin de leur formation, s'ils en manifestent la volonté, ces volontaires permettent, en principe, d'assurer la croissance de la population maritime.

en 1815. Toutefois, le régime de l'Inscription maritime n'est rétabli qu'en apparence (b).

### a – Les réformes napoléoniennes

Les faibles performances de la flotte durant la guerre pousse l'Empereur à réformer la Marine. Il s'agit d'insuffler l'esprit de la Grande Armée dans la flotte, et de régler le problème d'effectifs qui se pose à la Marine.

En effet, malgré l'extension de l'Inscription maritime aux territoires conquis, les défaites navales et le programme de construction de l'Empereur rendent insuffisante la seule population maritime pour pourvoir à l'ensemble des besoins tant des arsenaux que de la flotte<sup>928</sup>. Dès 1808, l'organisation des troupes terrestres est transposée, dans la mesure du possible, dans la Marine, et un décret du 2 mars crée cinquante bataillons de la Marine Impériale<sup>929</sup>. En 1811, deux décrets, un du 29 juillet et l'autre du 2 août, procèdent de même pour les ouvriers maritimes, et créent des bataillons d'ouvriers chargés de la construction et de la réparation des vaisseaux. Enfin, un décret du 18 mars 1813 réforme les bataillons de la Marine Impériale et les remplace par des équipages de haut bord<sup>930</sup>. Le régime administratif de ces unités est aligné sur celui des troupes terrestres. Elles sont ainsi dotées d'un conseil d'administration, compétent pour certaines dépenses. Dès lors, les commissaires aux revues exercent, sur ces unités, une surveillance identique à celle qu'exercent les commissaires des guerres sur les

---

<sup>928</sup> Outre les défaites de Trafalgar ou du Cap Ortegal, citons la défaite du contre-amiral Leissègue au large de Saint-Domingue, le 6 février 1806, défaite qui empêche renforcer les troupes françaises présentes sur l'île pour y rétablir la domination française ; ou la défaite du contre-amiral Dubourdieu au large de Lissa, alors utilisée comme station de ravitaillement par la *Royal Navy*, le 13 mars 1811. Voir LE MOING (Guy), *Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire*, Rennes : Marine Édition, 2011, p. 417 et 422-424. Sur les constructions navales militaires durant le Consulat et l'Empire, voir note 71. Les réformes impériales en la matière illustrent la problématique structurelle fondamentale des forces navales : leur importance dépend du nombre de marins disponibles.

<sup>929</sup> Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 18, p. 26-28. Chaque bataillon doit pourvoir à l'armement d'un vaisseau.

<sup>930</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1809-1815 – partie officielle*, op. cit., tome I, p. 244-255, décret du 18 mars 1813 ; et BLANCHARD (Claude-François), *Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements et instructions sur la Marine*, op. cit., p. 685, les décrets du 29 juillet et du 2 août 1811.

conseils d'administration des unités de l'Armée de terre<sup>931</sup>. Pour assurer le recrutement du personnel de ces unités, un sénatus-consulte du 13 décembre 1810 met à disposition de la Marine, outre les inscrits, 40000 conscrits provenant des cantons des départements littoraux, et réserve ces mêmes cantons à la conscription maritime<sup>932</sup>.

Le rapprochement se poursuit en 1812. Les inscrits, jusque-là astreints au service exclusif de la Marine, sont soumis à la conscription militaire, en sus de leur obligation envers la flotte, par un décret du 24 janvier<sup>933</sup>. Cependant, le but de ce texte n'est pas d'obliger les inscrits à respecter leur obligation militaire. En effet, ce texte illustre surtout le poids de plus de plus lourd du recrutement militaire sur la population de l'Empire. Le rapport préalable du décret du 24 janvier 1812 précise que certains conscrits tentent d'échapper à leur obligation militaire en se faisant exempter, comme inscrits, par les conseils de recrutement. En relativisant l'exemption de service des inscrits, ce texte vise en réalité les réfractaires. Ces réformes n'entraînent pas de modification des attributions des commissaires affectés à l'Inscription maritime. Ils demeurent, par principe, seuls compétents pour lever les « gens de mer ». Néanmoins, ces commissaires exercent désormais leurs prérogatives au profit de deux autorités : le ministre de la Marine, pour les bataillons d'ouvriers et les équipages de haut bord, et le ministre de la Guerre, pour les inscrits dirigés vers les dépôts de l'Armée de terre. L'administration du recrutement terrestre - le conseil du recrutement et le directeur général de la conscription - devient également compétente en cas de litige<sup>934</sup>. L'Inscription maritime devient une simple variante de la conscription militaire, et les commissaires préposés à l'Inscription maritime, un rouage de l'administration chargée du recrutement militaire

---

<sup>931</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1809-1815 – partie officielle, op. cit.*, tome I, p. 248, article 12.

<sup>932</sup> Voir BERRIAT (Honoré-Hugues), *Législation militaire ou recueil méthodique et raisonné des lois, décrets, arrêtés, règlements et instructions actuellement en vigueur sur toutes les branches de l'état militaire*, Alexandrie, chez Louis Capriolo, 1812, p. 30-31.

<sup>933</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1809-1815 – partie officielle, op. cit.*, tome I, p. 185, article I, décret du 24 janvier 1812 sur l'Inscription maritime. Voir également *infra*, section 2, paragraphe 1, B. Cette question est soulevée dès 1806, dans une circulaire du 15 décembre, du ministre de la Marine.

<sup>934</sup> Voir *infra*, section 2, paragraphe 1.



## b – Une restauration apparente

Les réformes impériales sont abrogées au début de la Restauration<sup>935</sup>. Dans un premier temps, il est question de rétablir le système de l'ordonnance de 1784. Comme sous le règne de Louis XVI, il s'agit de séparer l'administration des arsenaux et la levée des équipages en créant un corps spécial chargé de l'Inscription maritime. Boursaint rappelle le lien structurel existant alors entre la Marine marchande et la Marine militaire, et précise que le système des Classes, prévu par la loi du 3 brumaire an VI, « *suffit à nos besoins dans la paix, il peut même nous suffire dans la guerre, si le commerce français obtient, avec le temps, l'accroissement et les succès sur lesquels on peut compter* »<sup>936</sup>. Les dispositions du décret du 3 brumaire an IV sont rétablies, et la levée par classes redevient le seul mode de constitution des équipages, la loi sur le recrutement de l'armée du 10 mars 1818 rétablissant, à son article 15, l'exemption de service des inscrits maritimes<sup>937</sup>. Les levées de la Marine sont de nouveau distinctes des levées de l'Armée de terre.

Néanmoins, durant les règnes de Louis XVIII et Charles X, la conjoncture soulève, indirectement, la question de l'application de ce mode de levée. Suite à la défaite définitive de Napoléon, consacrée par le second traité de Paris de 1815, la France est astreinte au paiement d'indemnités de guerre. Ce traité consacre également la ruine du premier empire colonial français, l'indépendance de Saint-Domingue, en 1804, ayant réduit les colonies à quelques possessions<sup>938</sup>. Dans ce contexte, plus que le coût de la flotte, c'est la question de l'existence et du rôle de la Marine qui est posée. À cette incertitude sur l'existence même de la Marine, s'ajoute le problème des pertes subies par la population maritime durant la guerre. À partir de 1812, les inscrits sont soumis à la conscription militaire. Ainsi, outre les pertes de la guerre navale, la population maritime subit également des pertes lors de la

---

<sup>935</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1809-1815 – partie officielle*, op. cit., tome II, p. 70-72, ordonnance du 15 juin qui dissout l'équipage des marins de la garde ; p. 207-209, ordonnance du 23 mars 1815 concernant le licenciement de l'Armée.

<sup>936</sup> Voir BOURSAIN (Pierre-Louis), *Mémoire sur un projet de règlement relatif à l'Inscription Maritime*, dans BLANCHARD (Claude-François), *Écrits divers de P.L. Boursaint*, op. cit., p. 41-56.

<sup>937</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1818 – partie officielle*, op. cit., p. 141.

<sup>938</sup> Voir *infra*, chapitre 4, section 2.

guerre terrestre. Par conséquent, la France arme moins de navires de guerre<sup>939</sup>. L'ensemble de ces facteurs conduit à revoir, partiellement, le mode de levée des équipages. Le volontariat est alors perçu comme le moyen le plus efficace pour constituer les équipages des armements militaires. Il est progressivement introduit entre 1822 et 1824<sup>940</sup>. Le système est définitivement établi par l'ordonnance du 2 octobre 1825, concernant l'organisation générale du personnel militaire de la Marine en équipages de ligne, et par l'ordonnance du 28 mai 1829, sur l'organisation du corps royal des équipages de ligne et sur la répartition de ce corps en divisions<sup>941</sup>. Pour la Marine, le volontariat présente l'avantage de pouvoir disposer rapidement de personnels spécialement entraînés, et donc accélère les opérations d'armement. En pratique, la Marine s'appuie sur ces équipages, éventuellement complétés par des inscrits<sup>942</sup>. Dans le rapport préalable de l'ordonnance du 2 octobre 1825, sur la composition, le service et l'administration des équipages de ligne, le ministre de la Marine, le comte de Chabrol, insiste sur les avantages que procure le volontariat. Dans le préambule de ce texte, il précise que ces équipages permanents, testés depuis 1822, ont eu « *pour résultat de favoriser la navigation du commerce, en laissant disponible un plus grand nombre de marins provenant de l'Inscription* »<sup>943</sup>. De même, dans son rapport sur le budget de 1826, il écrit : « *En lui [le Roi] présentant le Budget 1826, j'appelais son attention sur l'insuffisance de plus en plus constatée de l'Inscription*

---

<sup>939</sup> Voir ACCERA (Martine) et MEYER (Jean) *Histoire de la Marine française*, op. cit., p. 195-203. Les navires passent cependant plus de temps en mer. En effet, via les stations, il s'agit de réaffirmer la souveraineté de la France sur ses dernières possessions coloniales. Les inscrits levés sont donc indisponibles pour le commerce plus longtemps.

<sup>940</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1822 – partie officielle*, op. cit., p. 645, ordonnance du Roi du 13 novembre 1822 portant formation de deux équipages de ligne, pour le service des vaisseaux et des frégates ; et *Annales maritimes et coloniales 1824*, op. cit., p. 448, ordonnance du Roi du 11 août 1824, portant formation de deux nouveaux équipages de ligne.

<sup>941</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1825 - partie officielle*, op. cit., p. 567-599 ; et *Annales maritimes et coloniales 1829 – partie officielle*, op. cit., p. 748-829.

<sup>942</sup> Ce qui permet à la France de maintenir une activité navale importante dès 1817. Outre l'envoi de missions scientifiques, comme celle de Freycinet en 1817, cette reprise de l'activité navale se remarque par l'envoi d'ambassadeurs. Ainsi, l'un des volets de l'expédition de Hyacinthe de Bougainville, entre 1822 et 1826, consiste à rétablir des relations diplomatiques avec les États d'Indochine, notamment la Cochinchine et l'Annam. Enfin, les équipages permanents apparaissent, comme les magasins particuliers attachés aux divers services des arsenaux, comme l'une des causes expliquant la rapidité des opérations de préparation de la flotte lors de la conquête d'Alger, puisque l'Inscription maritime n'est sollicitée que pour compléter les équipages des navires de la flotte, non les constituer.

<sup>943</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1825 - partie officielle*, op. cit., p. 566-568.

maritime, et sur l'impossibilité où elle était de fournir à la fois aux armements des bâtiments de guerre, et au développement que le commerce a pris depuis quelque temps »<sup>944</sup>. Ces propos consacrent l'évolution de l'Inscription maritime en un instrument de politique maritime. Le comte de Chabrol insiste sur ce point, dans le préambule de l'ordonnance du 2 octobre 1825, et précise : « *La formation des équipages permanents aura pour résultat, non seulement de pourvoir à tous les besoins du service des bâtiments de la Marine militaire, mais encore de présenter des ressources plus étendues à la Marine marchande, en laissant à sa disposition une plus grande partie des inscrits maritimes* »<sup>945</sup>. Pour cela, outre le volontariat, le recrutement des équipages de ligne bénéficie des ressources de l'appel terrestre. En effet, la loi du 9 juin 1824, qui réforme, en partie, celle du 13 mars 1818 sur le recrutement de l'Armée, affecte une portion du contingent d'appelés à la Marine<sup>946</sup>. Ces appelés sont dirigés vers les dépôts des équipages de ligne<sup>947</sup>. Ainsi, au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, le service naval repose d'abord sur le volontariat, puis sur la conscription, et éventuellement, sur des marins inscrits. Ces derniers peuvent ainsi se consacrer à la navigation commerciale. Outre cet avantage pour l'activité maritime marchande, ces équipages présentent également un avantage économique pour la Marine, puisque « *ces corps, formés d'hommes pris dans la population générale du royaume, des marins des classes qui s'y enrôleront volontairement, et, pendant quelques années encore, de ceux qui y sont momentanément attachés, devront un jour être indifféremment employés à la mer et à la garde de nos ports et arsenaux ; c'est par ce motif que, dans le projet de budget 1827, on a pu réduire la dépense des troupes, en raison de celle qui sera*

---

<sup>944</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1826 - partie non-officielle*, op. cit., p. 45.

<sup>945</sup> *Ibid.*, p. 46.

<sup>946</sup> Voir DUVERGIER (Jean-Baptiste), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*, op. cit., volume 24, p. 486, article I. Ce texte précise que les appelés pouvoient aux besoins de l'Armée de terre et de la Marine. Cette disposition est supprimée à l'occasion de la réforme du recrutement de 1832. Elle réapparaît dans la loi du 27 juillet 1872, sur le même objet, et est confirmée en 1889. Ainsi, durant la majorité du XIX<sup>ème</sup> siècle, les inscrits ne sont que l'une des trois sources de recrutement de la Marine, aux côtés des volontaires et des appelés. De même, les textes concernant les équipages de ligne, notamment l'ordonnance du 11 octobre 1836 et le décret du 22 octobre 1863, conservent cette diversité du recrutement de la Marine. Elle illustre surtout la véritable nature de l'Inscription maritime : non plus une administration au sens militaire, mais une administration au sens classique du terme. Voir *infra*, section 2, paragraphe 2 ; et chapitre 2, section 1.

<sup>947</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1825 - partie officielle*, op. cit., p. 572, article 11, ordonnance du 2 octobre 1825.

occasionnée par la présence à terre de quelques-uns de ces équipages »<sup>948</sup>. Les équipages de ligne permettent de réduire les dépenses en troupes de Marine, puisqu'ils sont amenés à remplir, à terme, leur rôle<sup>949</sup>. La création de ces équipages est complétée par l'institution des élèves-maîtres, parmi lesquels sont recrutés les officiers-mariniers nécessaires au service des navires de guerre<sup>950</sup>.

Bien que la fonction première des commissaires de l'Inscription maritime – la levée des équipages – ne soit pas remise en cause par cette réforme, elle est désormais limitée. En effet, l'administration économique du personnel du corps des équipages de ligne est de la compétence des conseils d'administration de ces unités, sous la surveillance du commissaire aux revues, sans aucune intervention des commissaires de l'Inscription<sup>951</sup>. Ces derniers reçoivent uniquement les engagements des marins provenant de l'Inscription maritime<sup>952</sup>. À cette occasion, ils vérifient si ces derniers remplissent les critères d'enrôlement prévus<sup>953</sup>. La création des équipages de ligne amorce l'évolution du rôle du commissaire à l'Inscription maritime. Le régime du recrutement de la Marine tend, de nouveau, à être aligné sur celui de l'Armée de terre. Les prérogatives des commissaires préposés dans les quartiers maritimes, en matière de recrutement, deviennent progressivement secondaires, les inscrits étant devenus, dans les années 1820, une ressource subsidiaire pour la Marine. Cependant, dans le même temps, les commissaires de l'Inscription deviennent l'autorité administrative de droit commun pour les affaires maritimes<sup>954</sup>. La création des équipages de ligne semble en rupture avec la conception administrative traditionnelle de la Marine.

---

<sup>948</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1826 - partie non-officielle*, op. cit., p. 46.

<sup>949</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1825 - partie officielle*, op. cit., p. 571, article 5, ordonnance du 2 octobre 1825. Ce texte précise que « les marins de nos équipages de ligne rempliront indistinctement tous les genres de service que comportent la manœuvre, la timonerie, l'artillerie, la conservation et l'entretien du vaisseau. Ils feront, en outre, le service de l'infanterie à bord et dans nos vaisseaux ».

<sup>950</sup> *Ibid.*, p. 239-243, règlement 19 octobre 1825, concernant les élèves-maîtres.

<sup>951</sup> Voir *supra*, chapitre 2, section 1, paragraphe 2. Sous le régime du classement, les droits acquis par les inscrits sont constatés par le commissaire aux classes et le commissaire aux armements.

<sup>952</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1825 - partie officielle*, op. cit., p. 573, article 16, ordonnance du 2 octobre 1825. Cette compétence ne concerne que les inscrits qui s'engagent. Les autres volontaires contractent l'engagement selon les dispositions des lois sur le recrutement de l'armée. Voir, en ce sens, p. 572-573, article 15.

<sup>953</sup> *Ibid.*, p. 574-575, article 22 alinéa 3, ordonnance du 2 octobre 1825. Néanmoins, l'individu ne peut être rappelé au service de la Marine qu'en cas de guerre. Si, à la fin de son engagement, un individu décide de continuer la navigation commerciale, il est soumis à l'Inscription maritime

<sup>954</sup> Voir *infra*, section 2, paragraphe 2, B.

Néanmoins, au regard des motifs invoqués, cette création reste dans la droite ligne des idées de Colbert en matière maritime. Les équipages de ligne doivent permettre, en réduisant l'obligation de service des inscrits, le développement des activités commerciales maritimes, et donc du volume de la population maritime. Légalement, cette dernière reste la source de recrutement première de la Marine, principe posé par la loi du 3 brumaire an IV. Cependant, la création d'équipages permanents change la nature de l'obligation de service des inscrits. Ils deviennent les supplétifs des équipages de ligne, formés, comme les unités de l'Armée de terre, de volontaires et d'appelés. Les inscrits ne font que les compléter en cas de nécessité.

## **B – L'alignement sur le recrutement de l'Armée de terre**

Les réformes décisives, en la matière, sont réalisées sous le règne de Louis-Philippe. Elles bouleversent radicalement le recrutement du personnel nécessaire à la Marine, en le rapprochant de celui en vigueur dans l'Armée de terre **(1)**. Poursuivies sous le Second Empire, elles aboutissent à l'extension des mécanismes de la conscription militaire aux levées d'inscrits **(2)**.

### **1 – Les réformes de la Monarchie de Juillet**

En 1835, la levée par classe est abandonnée au profit de la levée permanente **(a)**. Le régime de l'obligation de service des inscrits est alors progressivement aligné sur celui des conscrits **(b)**.

#### **a – La levée permanente**

La création des équipages de ligne soulève la question du fondement de l'obligation militaire des inscrits **(a.1)**. Cette question est tranchée en 1835 **(a.2)**

## a.1 – Les conséquences de la création des équipages de ligne

Entre 1825 et 1835, se pose la question de la nature de l'obligation de service des inscrits. En effet, en conséquence de la création du corps des équipages de ligne, les inscrits deviennent la troisième source de recrutement de la Marine. Guichon de Grandpont, alors commis principal, apporte une réponse originale à cette question dans un article publié dans la partie non-officielle des *Annales Maritimes et Coloniales de 1832*<sup>955</sup>. Il rédige cet article à une époque où l'Inscription maritime est sujette à un certain nombre d'attaques<sup>956</sup>. Afin de défendre l'institution, Guichon de Grandpont opère un rapprochement entre le service des inscrits et celui des gardes nationaux<sup>957</sup>. Bien que publiée aux *Annales Maritimes et Coloniales*, cette proposition n'est pas suivie d'effet. Néanmoins, elle est révélatrice de l'évolution que connaît alors l'Inscription maritime dans les années 1820-1830. En raison du recours au volontariat pour la constitution des équipages, se pose la question du fondement des obligations pesant sur les « gens de mer ». Guichon de Grandpont présente une solution originale puisqu'il propose, en vue de conserver l'Inscription maritime, d'en faire la variante navale de la Garde Nationale, dont le service incombe à tout Français.

L'article 1 de la loi du 22 mars 1831, sur la Garde Nationale, dispose que cette dernière est instituée « *pour défendre la royauté constitutionnelle, la charte et les droits qu'elle a consacrés ; pour maintenir l'obéissance aux lois, conserver ou*

---

<sup>955</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1832 - partie non-officielle, op. cit.*, p 33-45. Alfred Guichon de Grandpont, né en 1806 et décédé en 1905, est le fils de Pierre-François Guichon de Grandpont, professeur de droit à la faculté de Dijon. Il entre dans la Marine en qualité d'élève-commissaire en 1827. Il est promu commis principal quand la qualité d'élève-commissaire est supprimée en 1830. Il devient sous-commissaire en 1832, commissaire en 1847 et commissaire général en 1854. Il est d'abord affecté à Rochefort, puis, en 1869, il est nommé au port de Brest. Voir CORBES (H.), *En parcourant les mémoires d'un administrateur de la Marine au siècle dernier (Alfred Guichon de Grandpont)*, dans *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, tome 81, numéro 1, 1974, p. 167-208.

<sup>956</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1832 - partie non-officielle, op. cit.*, p 33-35. Les critiques adressées à l'Inscription maritime sont la conséquence de la création des équipages de ligne. Les marins inscrits servant moins en pratique, la question du maintien de leur régime spécial se pose.

<sup>957</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1832 - partie officielle, op. cit.*, p. 718-719, article 12, extrait, en ce qui concerne la Marine, de la loi du 22 mars 1831 sur la Garde Nationale. Aux termes de cet article, les inscrits ne sont pas astreints au service dans la Garde Nationale. Durant la Révolution, si les inscrits sont exemptés du service dans l'Armée de terre, ils restent astreints au service dans la Garde Nationale. Voir, en ce sens, LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, op. cit.*, volume 6, p. 51, article VIII, décret du 3 brumaire an IV.

*rétablir l'ordre et la paix publics, seconder l'armée de ligne dans la défense des frontières et des côtes, assurer l'indépendance de la France et l'intégrité de son territoire* »<sup>958</sup>. Guichon de Grandpont s'appuie sur l'expression « *seconder l'armée de ligne dans la défense des frontières et des côtes* » pour opérer le rapprochement entre le service au sein de la Garde Nationale et le service des inscrits<sup>959</sup>. En effet, suite à la création des équipages de ligne, les inscrits se trouvent, en pratique, en situation de supplétifs des forces navales. Comme les gardes nationaux, les inscrits, quand ils sont appelés à servir, secondent les équipages de ligne, formés de volontaires et d'appelés. Cette obligation des inscrits est générale. Elle touche l'ensemble de la population maritime, sauf les personnes militairement en activité, c'est-à-dire le personnel du corps des vaisseaux et des corps entretenus, dont relèvent les équipages de ligne<sup>960</sup>. Enfin, ces obligations de servir dans la Garde Nationale ou comme inscrit ne sont pas cumulatives. Le rôle militaire des inscrits est donc proche de celui des gardes nationaux. Cette proximité se remarque également en matière administrative. En effet, le ministre de la Marine est chargé du maintien de l'ordre public maritime<sup>961</sup>. En remplissant leur obligation de servir, les marins concourent à cet objet, ce que constate Guichon de Grandpont quand il écrit : « *Ils [les marins] sont, sur mer, dans la portion de partie qu'ils ont élue et qu'ils chérissent [le navire] : ils ont le droit et la force d'y faire respecter leurs biens et leurs libertés ; dès lors, ils en ont le devoir* »<sup>962</sup>. Il conclut : « *l'arme de la Marine, dans la Garde Nationale, doit se composer de tous les marins naviguant au long cours\*, au cabotage\* ou à la pêche, ainsi que des ouvriers des quatre professions maritimes* »<sup>963</sup>, c'est-à-dire de l'ensemble des inscrits. Similitude de

---

<sup>958</sup> Voir *Législation relative à la Garde Nationale*, Paris, Imprimerie et librairie administrative, 1840, p. 410.

<sup>959</sup> *Ibid.*

<sup>960</sup> De même que l'obligation de servir dans la Garde Nationale pesant sur les citoyens. Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, op. cit.*, volume 6, p. 49, article I ; et p. 52, article IX, décret du 3 brumaire an IV. Voir également *Législation relative à la Garde Nationale, op. cit.*, p. 410, article 2, loi du 22 mars 1831.

<sup>961</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1832 - partie non-officielle, op. cit.*, p. 37-38. Ce principe fonde l'extension des compétences des commissaires préposés à l'Inscription maritime. Voir *infra*, section 2, paragraphe 2.

<sup>962</sup> *Ibid.*, p. 36. Voir également *Législation relative à la Garde Nationale, op. cit.*, p. 410, article premier. Ce texte précise que la Garde Nationale est chargée du maintien de l'ordre public.

<sup>963</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1832 - partie non-officielle, op. cit.*, p. 36. Les quatre professions en question sont les charpentiers, les perceurs, les voiliers et les calfats, personnels nécessaires tant à la construction qu'à l'entretien des navires, ceci même en mer.

rôle donc, mais également similitude d'organisation. Les modalités du service sont identiques. L'article 143 de la loi du 22 mars 1831 précise que les gardes nationaux sont répartis et levés par classe : la première formée des célibataires, la seconde des veufs sans enfant, la troisième des mariés sans enfant et la quatrième des pères de famille<sup>964</sup>. La rédaction de cet article est identique à celle de l'article XV de la loi du 3 brumaire an IV<sup>965</sup>. Guichon de Grandpont conclut en la nécessité de conserver l'Inscription maritime dans les formes prévues par la loi du 3 brumaire an IV. Seuls quelques aménagements sont proposés. Les plus notables sont la suppression de la loi spéciale relative aux inscrits et l'extension à la Marine de la loi sur la Garde Nationale, extension qui ne nécessiterait, pour lui, que quelques agencements des dispositions alors applicables<sup>966</sup>.

La Marine, dans cette hypothèse, verrait son organisation générale copiée sur celle de l'Armée de terre. Les troupes permanentes, c'est-à-dire les équipages de ligne, seraient secondés par la « Garde Nationale maritime », c'est-à-dire les inscrits. Le rôle des administrateurs de la Marine, affectés à l'Inscription maritime, n'est pas remis en cause. En premier lieu, leur rôle primordial, à savoir tenir le compte de la population maritime par des recensements réguliers, permet d'organiser le service au sein de cette « Garde Nationale maritime »<sup>967</sup>. Surtout, Guichon de Grandpont propose de mettre cette force sous l'autorité des commissaires de la Marine<sup>968</sup>. Cette proposition est révélatrice de l'évolution du rôle des administrateurs de la Marine affectés à l'Inscription maritime dans les années 1820. En effet, l'article 6 de la loi du 22 mars 1831 dispose que les gardes nationaux sont placés sous l'autorité des maires, des sous-préfets, des préfets et du ministre de l'Intérieur, c'est-à-dire des administrateurs disposant de la police intérieure dans le pays<sup>969</sup>. L'une des vocations principales de la Garde Nationale étant le maintien de l'ordre

---

<sup>964</sup> Voir *Législation relative à la Garde Nationale*, *op. cit.*, p. 579.

<sup>965</sup> Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, *op. cit.*, volume 6, p. 52-53.

<sup>966</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1832 - partie non-officielle*, *op. cit.*, p. 39. L'auteur écrit à ce propos : « *maintien de l'Inscription maritime, comme conséquence naturelle de la loi sur la Garde Nationale* ». Il propose également l'élection des officiers marinières, en conséquence de l'article 157 de la loi du 22 mars 1831 relative à l'élection des officiers de la Garde Nationale. Voir *Législation relative à la Garde Nationale*, *op. cit.*, p. 584.

<sup>967</sup> *Ibid.*

<sup>968</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>969</sup> Voir *Législation relative à la Garde Nationale*, *op. cit.*, p. 427.



public, son équivalent maritime doit être placé sous l'autorité des administrateurs chargés de cette mission en matière maritime : le ministre de la Marine et ses représentants le long du littoral, les commissaires de l'Inscription maritime.

## a.2 – La « réforme » de 1835

Cette question concernant la nature de l'obligation militaire des inscrits est tranchée en 1835, et l'alignement sur le régime du service militaire est choisi. Illustrant l'évolution institutionnelle propre à la Marine, ce changement ne procède pas d'un texte majeur, mais de deux circulaires non éditées.

La première, en date du 9 avril, révisé les dispositions du décret du 3 brumaire an IV, relatives au service à bord des navires de l'État. Elle substitue à la levée par classe le système dit de la « levée permanente »<sup>970</sup>. Comme dans la majorité des réformes concernant alors la Marine, les considérations pratiques commandent cette réforme. Les propos préliminaires du ministre l'illustrent. La mise en place de ce système fait suite à une inspection, réalisée par des officiers du corps des vaisseaux, dans les quartiers maritimes. Le ministre écrit, à ce sujet : « *Ils [les officiers en tournée d'inspection] m'ont représenté que les appels ayant lieu pour les armements immédiats, il en résulte qu'ils portent toujours sur les hommes présents dans leur foyer, et n'atteignent que rarement les meilleurs matelots, qui naviguent constamment sur les navires du commerce* »<sup>971</sup>. L'obligation de servir, bien qu'atténuée par l'existence des équipages de ligne, ne pèse, en pratique, que sur une partie des inscrits, ceux présents à terre, *contra* les dispositions de la loi du 3 brumaire an IV<sup>972</sup>. Le ministre constate que le tour de service, prévu par ce texte, « *présente de graves inconvénients ; il prive les équipages des bâtiments de guerre d'un grand nombre de marins expérimentés, et il soustrait une partie de la*

---

<sup>970</sup> Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série P (Inscription maritime), sous-série 1P (quartier de Toulon), sous-série 1P2 (dépêches ministérielles), carton 22 (1835).

<sup>971</sup> *Ibid.*

<sup>972</sup> En pratique, ces matelots constamment embarqués sont également les plus jeunes, relevant tous de la première classe - les célibataires - en principe la première à servir. Dès lors, l'obligation militaire des inscrits pèse sur les marins présents à terre, plus âgés et ayant, souvent, une famille à charge. L'obligation de service des gens de mer, déjà atténuée par la création des équipages de ligne, est ainsi détournée.

*population maritime à l'obligation de servir l'État* »<sup>973</sup>. Pour mettre un terme à cette irrégularité, le ministre décide que les levées sont désormais permanentes, c'est-à-dire que les marins sont astreints désormais à une période de mise à disposition de la Marine. Les commissaires de l'Inscription maritime doivent dorénavant lever les matelots et les officiers marinières « *au fur et à mesure de leur débarquement des navires de commerce* » et envoyer mensuellement, au ministre, des états sur le nombre de marins susceptibles d'être requis pour le service naval<sup>974</sup>. Cette mesure ne concerne alors que les marins naviguant au long cours<sup>975</sup>. Le ministre tempère, néanmoins, cette application très large de l'obligation de service. Il demande que ne soient levés que des « *marins robustes et capables d'un bon service, afin que les levées ne présentent aucune non-valeur* »<sup>976</sup>, et « *qu'on n'y comprenne que des matelots âgés de 20 ans au moins, et de 40 ans au plus, et des officiers-marinières qui n'aient pas dépassé l'âge de 45 ans* »<sup>977</sup>. Le ministre met donc en place un contingent maritime.

Les termes de contingents maritime sont d'ailleurs utilisés dans la seconde circulaire, du 22 avril 1835, dans laquelle le ministre explique ses intentions<sup>978</sup>. Cette circulaire répond à diverses observations et questions relatives au système établie par la circulaire du 9 avril, adressées au ministre par les commissaires des quartiers. Les commissaires de l'Inscription maritime soulèvent la question de la portée réelle de la levée permanente, notamment si elle touche l'ensemble des marins et des officiers-marinières à terre, en sus de ceux débarquant des navires de commerce. En outre, ils font remarquer au ministre que si les « gens de mer » sont levés au fur et à mesure de leur retour, les armements destinés au commerce et à la pêche se trouveront en difficulté, faute de personnel<sup>979</sup>. Enfin, en pratique, procéder aux levées de cette manière entraînerait « *l'accumulation, dans les ports, d'une masse d'hommes que les armements de l'État ne pourraient, à raison, employer et dont l'entretien entraînerait un énorme accroissement de*

---

<sup>973</sup> Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série P (Inscription maritime), sous-série 1P (quartier de Toulon), sous-série 1P2 (dépêches ministérielles), carton 22 (1835).

<sup>974</sup> *Ibid.*

<sup>975</sup> *Ibid.*

<sup>976</sup> *Ibid.*

<sup>977</sup> *Ibid.*

<sup>978</sup> *Id.*

<sup>979</sup> *Ibid.*

*dépenses* »<sup>980</sup>. Pour éviter cet inconvénient, le ministre rappelle aux commissaires de l'Inscription maritime leur obligation, imposée par la circulaire du 9 avril, de lui adresser mensuellement les états des hommes susceptibles d'être requis pour le service, la décision finale sur l'importance numérique des levées lui appartenant. L'ordre de service posé par le décret du 3 brumaire an IV est supprimé, le ministre précisant que les levées « *devront embrasser toutes les catégories déterminées par la loi du 3 brumaire an IV* », alors que les Classes sont en principe appelées successivement, à mesure que leurs effectifs sont épuisés<sup>981</sup>. En outre, ce nouveau mode de levée présente une inégalité fondamentale puisqu'il touche l'ensemble des marins, sans considération pour leur situation familiale et leurs états de service. Le ministre propose, en premier lieu, de ne lever, pour les armements de 1835, que les marins qui n'ont pas encore servi à bord des navires de l'État<sup>982</sup>. Ainsi, le nouveau mode de levée ne concerne que les marins récemment inscrits. Le ministre pose surtout une règle, qui s'avère déterminante dans l'évolution de l'Inscription maritime. En effet, une des questions soulevées par les commissaires de l'Inscription maritime est celle de la prise en compte des éventuels états de service au sein de la Marine. Le ministre précise que les personnes réunissant cinq années et demie de service au bénéfice de l'État ne doivent pas être comprises dans les états prévisionnels envoyés par les commissaires de l'Inscription maritime<sup>983</sup>. Cette condition de temps accroît les similitudes entre la levée des marins et l'appel de l'Armée de Terre. Comme l'appelé, l'inscrit, une fois son temps de service réalisé, ne peut être de nouveau requis<sup>984</sup>. Une différence majeure subsiste cependant : l'appelé est tiré au sort tandis que l'inscrit est mis à disposition de la Marine dès son inscription définitive sur le matricule des « gens de mer ».

---

<sup>980</sup> Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série P (Inscription maritime), sous-série 1P (quartier de Toulon), sous-série 1P2 (dépêches ministérielles), carton 22 (1835).

<sup>981</sup> *Ibid.*

<sup>982</sup> *Ibid.*

<sup>983</sup> *Ibid.*

<sup>984</sup> *Ibid.* Ce terme correspond à la durée moyenne du temps de service des inscrits, sous l'empire de la levée par classe.

## b – Vers la conscription maritime

Les réformes ultérieures réalisées par la Monarchie de juillet confirment ce nouveau mode de levée, car il se révèle être un outil de gestion du personnel adapté (**b.1**). Outre la révision du mode d'exécution de l'obligation de service des marins, ces réformes bouleversent également sur le recrutement du personnel ouvrier (**b.2**).

### b.1 – Un outil de gestion du personnel

La levée permanente est réformée en 1837. Une première circulaire, du 20 avril, modifie partiellement l'ordre de service prévu par les circulaires des 9 et 28 avril 1835<sup>985</sup>. La motivation du ministre de la Marine reste identique à celle qui fonde les circulaires de 1835 : rendre effective l'obligation de service pesant sur les inscrits. En effet, la circulaire du 9 avril 1835 ne concerne que les marins naviguant au long cours. La circulaire du 20 avril 1837 étend la levée permanente aux marins naviguant au cabotage, et ayant moins de deux ans de service à bord des navires de l'État<sup>986</sup>. La même année, la levée permanente est également étendue aux marins employés à la pêche locale ou en inactivité dans leur foyer. Cette dernière précision résulte des observations des commissaires de la Marine sur le nouveau mode de levée. Ils font remarquer, notamment, que certains marins, interprétant strictement les dispositions sur la levée permanente, particulièrement le fait qu'elle porte sur les marins naviguant au long cours, tentent d'échapper au service<sup>987</sup>. L'ensemble de ces évolutions est compilé dans une circulaire du 14 décembre 1837<sup>988</sup>.

---

<sup>985</sup> Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série P (Inscription maritime), sous-série 1P (quartier de Toulon), sous-série 1P2 (dépêches ministérielles), carton 24 (1837).

<sup>986</sup> *Ibid.* Cette dernière précision doit permettre d'éviter un afflux trop important de marins. Le premier terme, fixé par la circulaire du 9 avril 1835 à cinq ans et demi, ne concerne que les marins naviguant au long cours.

<sup>987</sup> *Id.*, circulaire du 5 octobre 1837 étendant la levée permanente aux marins, sans service à l'État, employés à la pêche locale ou en inactivité dans leur foyer.

<sup>988</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1837 – partie officielle, op. cit.*, p. 1124-1125.

Cette circulaire précise que la levée permanente concerne les officiers-mariniers de moins de quarante-cinq ans et les marins âgés de vingt à quarante ans, quel que soit le type de navigation, et ayant moins de trois ans de service pour l'État. Cette réforme des levées change la finalité des registres tenus par les commissaires des quartiers maritimes. Sous l'empire de la loi du 3 brumaire an IV, ils permettent de déterminer à quelle classe appartient un marin, et donc s'il doit être levé ou non. Sous l'empire de la levée permanente, le matricule des gens de mer permet de vérifier si un inscrit dispose, ou non, du nombre d'années de service exigé pour être exempté de service. La circulaire du 14 décembre 1837 précise que les marins levés sont désormais répartis en deux catégories : les marins ayant moins de trois ans de service envers l'État et les marins sans service. L'extension du système se poursuit en 1838<sup>989</sup>. La création et l'évolution de la levée permanente illustrent le renouveau de la politique navale française durant la Monarchie de Juillet<sup>990</sup>. Le nombre croissant de navires armés par l'État rend insuffisants les volontaires du corps des équipages de ligne pour assurer la formation des équipages. Une circulaire du 25 août 1840, du ministre de la Marine part de ce constat<sup>991</sup>. Ce dernier précise, à propos du mode de la levée permanente, telle qu'elle fonctionne suite aux circulaires de 1837, que « *Renfermée dans cette limite, l'action de la levée permanente ne donne plus que des produits insuffisants pour les besoins de la flotte, en raison des nombreux armements nouveaux qui récemment ont été ordonnés ; et il est devenu dès lors indispensable d'agrandir le cercle où*

---

<sup>989</sup> Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série P (Inscription maritime), sous-série 1P (quartier de Toulon), sous-série 1P2 (dépêches ministérielles), carton 25 (1838). Circulaire du 16 janvier prescrivant de comprendre, dans les appels de la levée permanente, les officiers-mariniers ayant moins de trois ans de service dans leur grade. Néanmoins, pour éviter de préjudicier à l'activité maritime par un appel trop important aux officiers-mariniers, et afin que ne soient levés que des individus jeunes, une circulaire du 13 août précise que les officiers-mariniers ne sont astreints au service que si « *la somme de leurs services à l'État, tout compris, ne s'élèverait point à six années* ».

<sup>990</sup> Elle se traduit par la modernisation de la flotte, via la lente généralisation de la propulsion à vapeur et l'utilisation d'obus à la place de boulets dans l'artillerie. Cette flotte, plus moderne, est amenée à multiplier les interventions. Celles-ci traduisent d'abord la reprise de l'expansion coloniale, en Guinée, à Madagascar et dans le Pacifique notamment, l'Algérie étant un cas à part. En outre, illustrant le renouveau diplomatique de la France, elle intervient dans diverses crises, en Grèce au début des années 1830, ou en Argentine en 1838 et 1845. Enfin, cette évolution se remarque à travers les expéditions scientifiques réalisées alors, comme celles de Dupetit-Thouars ou la seconde expédition de Dumont d'Urville.

<sup>991</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1840 – partie officielle*, op. cit., p. 829-831.

*dorénavant elle devra s'exercer* »<sup>992</sup>. Pour pallier ce problème, le ministre décide de porter à quatre ans le temps de service nécessaire aux inscrits pour être libérés de leur obligation militaire.

La mise en place de ce nouveau mode de levée illustre le rôle d'auxiliaire de l'autorité supérieure en matière administrative assuré par le Commissariat. Les observations que les commissaires à l'Inscription maritime adressent permettent au ministre de corriger le fonctionnement de la levée permanente. Ce rôle dépasse les simples remarques sur le fonctionnement pratique du nouveau système. Un commissaire à l'Inscription maritime, sous couvert d'anonymat, publie, aux *Annales maritimes et coloniales de 1838 – partie non officielle*, un article en faveur de l'adoption d'un texte fixant le fonctionnement de la levée permanente<sup>993</sup>. Paradoxalement, cette évolution du mode de levée des équipages, qui modifie profondément l'Inscription maritime, ne suscite pas l'intérêt des Chambres. Une circulaire du ministre de la Marine, du 27 mai 1841, l'illustre. Cette circulaire est rédigée suite à une question, posée à la Chambre des Députés durant les débats relatifs au budget de la Marine, concernant l'inscription définitive d'un individu sur le matricule des « gens de mer »<sup>994</sup>. La levée permanente n'est abordée que dans la mesure où elle ne produit son effet qu'à l'inscription définitive d'un individu sur le matricule des « gens de mer »<sup>995</sup>. Ainsi, les Chambres n'interviennent que sur le principe de l'obligation de service des inscrits. Les modalités d'exécution de cette obligation, par classe ou par la levée permanente,

---

<sup>992</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1840 – partie officielle*, *op. cit.*, p. 830.

<sup>993</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1838 – partie non officielle*, *op. cit.*, p.921-926. Cet officier écrit : « *La régularisation des levées permanentes est l'amélioration la plus rationnelle que puisse recevoir le régime de Classes. La loi du 3 brumaire an IV n'est plus en harmonie avec nos principes, nos institutions* ».

<sup>994</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1841 – partie officielle*, *op. cit.*, p. 666-668. Voir également Voir *Annales maritimes et coloniales 1841 – partie non officielle*, *op. cit.*, tome 1, p. 562, extrait des débats parlementaires à l'occasion de la présentation du budget de la Marine pour l'année 1841. La question est posée à des fins de compréhension.

<sup>995</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1841 – partie officielle*, *op. cit.*, p. 666-668. Les critères d'inscription définitive d'un individu sur le matricule des gens de mer restent régis par le décret du 3 Brumaire an IV. La circulaire du 27 mai 1841 ne fait qu'interpréter ce texte. Précisément, il s'agit de déterminer si l'inscription définitive a lieu dès la fin du second voyage à bord d'un navire de commerce ou de pêche, ou si elle a lieu à la fin d'un troisième voyage. Le ministre reconnaît que, en la matière, les quartiers n'appliquent pas de solution uniforme, le décret du 3 brumaire an IV se contentant de préciser que l'inscription définitive a lieu quand un individu a déjà réalisé deux campagnes à bord d'un navire de commerce ou de pêche.

relèvent strictement de la sphère administrative. Le rôle du commissaire à l'Inscription maritime, en la matière, ne connaît donc pas d'évolution majeure. Il reste chargé de procéder aux levées et vérifie si les individus remplissent les conditions requises pour en être dispensés<sup>996</sup>. Ce mode de levée présente l'avantage d'être flexible, à la différence de la levée par classe. En effet, en faisant varier « l'assiette » de la levée, il permet d'adapter l'obligation de service des inscrits aux besoins réels de la flotte et aux impératifs budgétaires<sup>997</sup>.

## b.2 – Le recrutement du personnel ouvrier

Ce nouveau mode de levée ne concerne que les matelots, c'est-à-dire le personnel navigant. Les ouvriers maritimes, inscrits sur le matricule des « gens de mer », au même titre que les matelots, ne sont pas mentionnés dans les diverses circulaires relatives à la levée permanente.

Le décret du 3 brumaire an IV distingue la levée des marins de la levée des ouvriers maritimes<sup>998</sup>. Bien que ces derniers soient classés comme les marins, leur obligation militaire ne joue qu'en cas de circonstances exceptionnelles, principalement en temps de guerre<sup>999</sup>. À partir de 1792, cet avantage disparaît, en pratique, jusqu'au retour à la paix. Les levées d'ouvriers connaissent alors les mêmes difficultés que les levées de marins, en raison de la désorganisation qui touche l'administration maritime. Malgré la stabilisation du régime administratif, réalisée par Bonaparte, les ouvriers maritimes se révèlent insuffisants pour couvrir l'ensemble des besoins, d'autant que, comme les marins et les appelés, ils essaient

---

<sup>996</sup> Voir *infra*, section 2, paragraphe 2, A

<sup>997</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1844 – partie officielle*, op. cit., p. 1302-1303, circulaire du 16 novembre 1844 sur le congédiement des inscrits et la levée permanente. Le ministre réduit provisoirement l'assiette de la levée permanente, « afin de ramener l'effectif du personnel à terre et embarqué aux fixations du budget ».

<sup>998</sup> Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 6, p. 58-59, section V « de l'appel des ouvriers propres aux travaux des ports », loi du 3 brumaire an IV concernant l'Inscription maritime.

<sup>999</sup> *Ibid.*, p. 58, article XLIV, décret du 3 brumaire an IV. Cet article précise que les ouvriers inscrits « ne seront appelés dans les ports militaires, que dans les cas de guerre, de préparatifs de guerre, ou de travaux extraordinaires et considérables ». En pratique, le personnel ouvrier des arsenaux est constitué des ouvriers salariés de l'arsenal, les « journaliers », et des ouvriers employés par les titulaires de marchés avec la Marine.

d'échapper à leur obligation, à mesure que la guerre continue<sup>1000</sup>. Comme en matière d'équipage, la conscription est sollicitée pour pourvoir aux besoins des arsenaux. Cette première mesure est complétée, en 1811, par la création de bataillons d'ouvriers militaires, puis en 1812, par le décret du 24 janvier<sup>1001</sup>. Ce régime est supprimé à la Restauration et le service des ouvriers est rétabli sur les bases de la loi du 3 brumaire an IV. Cependant, le caractère militaire de la Marine, de plus en plus marqué, et surtout les progrès technologiques ont des conséquences plus profondes pour les ouvriers. Le phénomène s'amorce au début de la Monarchie de Juillet. Une ordonnance du 8 décembre 1830 réactive les bataillons et compagnies d'ouvriers militaires<sup>1002</sup>. Le préambule précise que « *les travaux qui s'exécutent dans les arsenaux maritimes étant essentiellement militaires, il a semblé nécessaire de donner aux ouvriers employés dans ces établissements une organisation régulière, qui fût en harmonie avec leur principale destination, en même temps qu'elle offrirait, au besoin, une ressource importante pour la garde et la défense du matériel* »<sup>1003</sup>. Ce texte précise que les « *maîtres- ouvriers et marins non incorporés* », attachés dans les diverses directions techniques des arsenaux, sont organisés en unités d'ouvriers militaires<sup>1004</sup>. Le cadre productif est ainsi militarisé<sup>1005</sup>. Néanmoins, les termes de ce texte restent flous en matière de recrutement, l'expression « *maîtres-ouvriers et marins non incorporés* » pouvant désigner soit les personnes qui ne sont pas enregistrées sur le matricule des « gens de mer », soit les inscrits qui ne sont pas incorporés aux équipages de ligne, d'autant que les dispositions du décret du 3 brumaire an IV étant toujours en vigueur, les ouvriers inscrits ne servent qu'en cas de circonstances exceptionnelles. Ce texte amorce, cependant, la distinction entre

---

<sup>1000</sup> Voir DUVERGIER (Jean-Baptiste), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*, op. cit., volume 14, p. 123-125, arrêté du 7 ventôse an XI relatif aux ouvriers employés au service de la Marine. Ce texte ne fait que rappeler les dispositions du décret du 3 brumaire an IV relatives aux ouvriers maritimes.

<sup>1001</sup> *Ibid.*, p. 136-137, arrêté du 23 ventôse an XI, qui ordonne la levée de deux mille conscrits pour le service des arsenaux de la Marine. Sur la création des bataillons d'ouvriers et sur la révision de l'exemption de service des inscrits, voir supra, paragraphe II, sous-paragraphe A.

<sup>1002</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1830 - partie officielle*, op. cit., tome II, p. 718, article 1, ordonnance du 8 décembre 1830, portant création de bataillons et de compagnies d'ouvriers militaires dans les ports.

<sup>1003</sup> *Ibid.*, p. 717.

<sup>1004</sup> *Ibid.*, p. 718, article 1.

<sup>1005</sup> *Ibid.*, p. 719, article 6. Cet article précise que les ouvriers militaires sont exercés aux armes. Comme les équipages de ligne, ces unités sont également chargées de la garde des arsenaux.



le personnel productif des arsenaux maritimes et le personnel productif privé<sup>1006</sup>. Des précisions sur le recrutement des ouvriers militaires des arsenaux sont apportées durant la Monarchie de Juillet. Une ordonnance du 7 décembre 1846 précise que les ouvriers des arsenaux de la Marine se recrutent par l'apprentissage, par les levées d'ouvriers, prévues par le décret du 3 brumaire an IV, et par la présentation volontaire d'ouvriers inscrits dans l'arsenal ou devant le commissaire à l'Inscription maritime<sup>1007</sup>. Ainsi, les ouvriers inscrits ne servant qu'en cas de circonstances exceptionnelles, la majorité du personnel ouvrier des arsenaux est salariée.

Cependant, l'évolution la plus notable découle des progrès technologiques que connaît la construction navale, notamment la propulsion par vapeur. Ces derniers impliquent que la Marine dispose de spécialistes techniques. Le rapport préalable de l'ordonnance du 30 mai 1831, portant création d'une compagnie d'ouvriers marins pour le service des bâtiments à vapeur part de ce constat<sup>1008</sup>. La généralisation de la propulsion par vapeur, durant la Monarchie de Juillet, rend insuffisante cette compagnie, et en 1840, un corps d'ouvriers militaires est créé pour pourvoir aux besoins des navires à vapeur<sup>1009</sup>. Cette création pose la distinction, parmi les ouvriers maritimes, entre les ouvriers non navigants et les ouvriers navigants. Ce corps technique est formé de volontaires, recrutés via un concours dans lequel l'administration de la Marine n'intervient pas<sup>1010</sup>. De même, l'ordonnance du 7 décembre 1846, relative au ouvriers employés dans les arsenaux, précise que les ouvriers inscrits et non-inscrits qui se présentent volontairement

---

<sup>1006</sup> À l'époque de la marine à voile, les similitudes existant entre les procédés de construction des navires marchands et des navires de guerre facilitent le passage des ouvriers spécialisés dans la construction navale de la marine marchande à la marine de guerre.

<sup>1007</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1846 - partie officielle, op. cit.*, p. 934-935, article 1.

<sup>1008</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1831 - partie officielle, op. cit.*, p. 367-369, rapport préalable ; et p. 370-372, ordonnance du 30 mai 1831. À cette époque, l'utilisation des navires à vapeur est limitée au transport de matériel dans les ports, aux communications entre ports, et à la surveillance du littoral.

<sup>1009</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1840 - partie officielle, op. cit.*, p. 607-634, ordonnance du 27 mai 1840 portant création d'un corps militaire d'ouvriers mécaniciens et d'ouvriers chauffeurs affectés au service des bâtiments à vapeur de la Marine Royale.

<sup>1010</sup> Alors que les commissaires de l'Inscription maritime interviennent, certes de manière restreinte, en matière de recrutement des équipages de ligne. La commission de recrutement du personnel du corps des ouvriers chauffeurs et ouvriers mécaniciens est composée majoritairement de militaires. Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1840 - partie officielle, op. cit.*, p. 611, article 14, ordonnance du 27 mai 1840.

sont admis à la discrétion des chefs de service<sup>1011</sup>. Ces deux textes introduisent une rupture fondamentale en matière d'administration des forces navales, puisque l'autorité chargée, par principe, de la gestion de la ressource humaine nécessaire au service des flottes et des arsenaux, à savoir les commissaires, est exclue, en pratique, du recrutement d'une partie de ce personnel. Cette exclusion est justifiée par le caractère technique, de plus en plus marqué, des travaux dans les ports militaires. Seuls les chefs techniques sont aptes à évaluer les candidats aux emplois d'ouvrier dans l'arsenal. L'introduction de l'apprentissage, par l'ordonnance du 7 décembre 1846, est liée à cette technicité croissante des travaux maritimes.

À la fin de la Monarchie de Juillet, les commissaires de l'Inscription maritime n'interviennent, en matière de recrutement d'ouvriers, que de manière subsidiaire, quand des levées d'ouvriers inscrits sont ordonnées. Cette évolution illustre les progrès de l'autonomie des services en matière d'administration des forces navales. Disposant d'une certaine marge de manœuvre pour gérer le matériel nécessaire à leurs services, les directeurs techniques des arsenaux acquièrent une autonomie identique en matière de recrutement des ouvriers nécessaires.

## 2 – La conscription maritime

Les évolutions qui touchent tant le recrutement des équipages que celui des ouvriers sont légalement consacrées durant le Second Empire. En effet, le contexte maritime de la France est alors à l'opposé de la situation de 1815. L'expansion coloniale reprend et la France multiplie les engagements internationaux, en Crimée ou au Levant par exemple. La Marine connaît également une évolution technique importante, et la flotte se dote de navires cuirassés propulsés par vapeur. Ces évolutions soulèvent la question du recrutement du personnel nécessaire aux services des navires et des arsenaux<sup>1012</sup>.

En matière de recrutement des équipages, les anciennes dispositions de l'an IV sont réformées, durant le ministère Chasseloup-Laubat, par le décret du 22

---

<sup>1011</sup> Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1846 - partie officielle*, op. cit., p. 935, article 3.

<sup>1012</sup> Alors qu'à l'époque de la Restauration, il s'agit de trouver un moyen permettant de diminuer les coûts tout en maintenant les armements de l'État.

octobre 1863, sur la formation du personnel des équipages de la flotte<sup>1013</sup>. Ce texte tire les conséquences de la création des équipages de ligne et de la levée permanente, et ne fait que compiler, dans un même acte, les dispositions nouvelles introduites depuis 1825. Comme les unités de l'Armée de terre, les équipages de la flotte sont formés grâce au volontariat et à l'appel. Ce dernier ne concerne, désormais, que les inscrits<sup>1014</sup>. Néanmoins, comme sous le régime précédent, le volontariat reste la source première de recrutement des équipages<sup>1015</sup>. La levée par classe est définitivement abandonnée et la levée permanente réglementairement consacrée. Les marins atteignant l'âge de vingt ans révolus sont appelés et doivent se présenter aux commissaires à l'Inscription maritime, qui les dirigent vers les dépôts des équipages de ligne, où ils effectuent leurs six années de service<sup>1016</sup>. Une fois cette période de service réalisée, les inscrits ne peuvent être levés que par décret, dans des circonstances spéciales<sup>1017</sup>. Les commissaires restent les rouages essentiels de ces opérations, recevant les engagements et procédant aux appels des inscrits. Ces dispositions sont partiellement réformées par le décret du 26 février 1866. L'ensemble de ces évolutions est compilé dans le règlement général du 7 novembre 1866<sup>1018</sup>. La réforme du service militaire, réalisée en 1872, achève cette évolution. À cette occasion, la levée d'inscrits est réformée par le décret du 31 décembre 1872, pour être en conformité avec le régime défini par la loi du 27 juillet 1872, sur le recrutement de l'Armée de terre<sup>1019</sup>. Ce décret achève la convergence du service militaire des inscrits avec celui des conscrits. Outre la définition d'une durée de service actif identique à celle de l'Armée de Terre, c'est-à-dire cinq ans, ce texte met en place un mécanisme similaire à la réserve terrestre. Les marins, une fois leur période obligatoire réalisée, restent pendant deux ans au service de la

---

<sup>1013</sup> Voir *Bulletin officiel de la Marine 1863, op cit.*, volume 2, p. 531-537.

<sup>1014</sup> *Ibid.*, p. 533-535, titre III « des appels ».

<sup>1015</sup> *Ibid.*, p. 528, rapport préalable au décret du 22 octobre 1863. Le ministre Chasseloup-Laubat, écrit : « Une large porte est ouverte aux engagements volontaires ; sans doute mieux vaut, pour le service, des hommes tout formés que des hommes qui ont à apprendre le métier de la mer ». Pour encourager le volontariat, des primes sont mises en place pour inciter les marins, volontaires ou inscrits, à se réengager. Voir, en ce sens, p. 536, article 21.

<sup>1016</sup> *Ibid.*, p. 533, articles 7 et 8.

<sup>1017</sup> *Ibid.* Article 8, alinéa premier.

<sup>1018</sup> Voir MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; l'inscription maritime ; le recrutement de la flotte ; la police de la navigation ; les pêches maritimes, op. cit.*, p. 43-65.

<sup>1019</sup> Voir *Répertoire des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions et circulaires, relatifs à l'organisation des divers services du département de la Marine et des colonies, op. cit.*, p. 483.

Marine « *en position de congés renouvelables* »<sup>1020</sup>. Ils restent disponibles pour la navigation commerciale, mais demeurent, par principe, à disposition de la flotte et peuvent être appelés à tout moment.

Par ailleurs, la réforme de 1866 précise qu'elle ne s'applique qu'au personnel navigant, c'est-à-dire les marins et les ouvriers navigants, terminant ainsi l'évolution amorcée en 1840<sup>1021</sup>. Les ouvriers non navigants ne sont plus soumis à l'Inscription maritime. En effet, illustrant les différences technologiques croissantes entre les navires de guerre et les navires de commerce, la Marine cesse, durant le Second Empire, de recourir aux ouvriers inscrits pour les travaux des arsenaux. Un décret du 10 mars 1855, sur l'administration du personnel ouvrier des arsenaux de la Marine, précise que les ouvriers de la Marine se recrutent par apprentissage, levée volontaire ou d'office des ouvriers inscrits, admission aux professions inscrites d'ouvriers non-inscrits et admission d'ouvriers de toute profession non soumise à l'Inscription maritime. Le recrutement reste effectué par les autorités prévues par l'ordonnance du 7 décembre 1846, à savoir les commissaires de l'Inscription maritime quand la levée est ordonnée par l'autorité centrale ou les chefs de service des arsenaux en cas d'apprentissage et de présentation volontaire d'ouvriers<sup>1022</sup>. La réforme décisive, en la matière, est réalisée en 1867. Le décret du 18 janvier, portant règlement du personnel ouvrier des arsenaux maritimes, précise, à son article 4, que les ouvriers se recrutent par l'apprentissage, par « *admission d'ouvriers qui se présentent volontairement, soit dans les arsenaux, soit devant les autorités ayant mission de les recevoir* » et, exceptionnellement, par le recours à des journaliers<sup>1023</sup>. Les ouvriers inscrits ne sont plus mentionnés, ce qui parachève l'évolution résultant de la divergence

---

<sup>1020</sup> Voir *Répertoire des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions et circulaires, relatifs à l'organisation des divers services du département de la Marine et des colonies*, op. cit., p. 485.

<sup>1021</sup> Voir MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; l'inscription maritime ; le recrutement de la flotte ; la police de la navigation ; les pêches maritimes*, op. cit., p. 22, article 38. Ce texte précise que sont soumis à l'Inscription maritime les Français qui se destinent à la navigation, à savoir les marins, « *ainsi que les mécaniciens et chauffeurs naviguant sur les bâtiments de l'état et sur les navires de commerce* », c'est-à-dire les matelots et les spécialistes techniques des machines à vapeur.

<sup>1022</sup> Voir *Bulletin des lois de l'Empire français - XI<sup>ème</sup> série – premier semestre 1856*, op. cit., p. 299, article 3 relatif aux modes de recrutement des ouvriers ; et p. 300-399, article 5 sur la compétence des chefs de service.

<sup>1023</sup> Voir *Répertoire des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions et circulaires, relatifs à l'organisation des divers services de la Marine et des colonies*, op. cit., p. 613.

technologique entre les constructions navales militaires et les constructions navales civiles.

Les levées des inscrits fonctionnent sous ce régime jusqu'en 1896. L'ensemble des dispositions la loi du 3 brumaire an IV n'est, cependant, pas abandonné. Les règles relatives au classement ne sont pas formellement abrogées par ces divers textes, qui ne concernent que l'exécution du service militaire des inscrits. Néanmoins, ce cadre ne met pas en relief le véritable critère qui permet aux commissaires de la Marine de déterminer si un individu doit, ou non, être levé, à savoir le temps de service réalisé au profit de l'État. Ce problème est souligné par les commissaires de l'Inscription durant le dernier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle. Ce vestige de l'ancien mode de levée est abandonné en 1896. Le décret du 24 décembre achève la mutation de l'Inscription maritime en un véritable système de conscription navale. Les ouvriers non navigants sont exclus de son domaine d'application<sup>1024</sup>. Le classement des marins sur le matricule des « gens de mer » est désormais fonction de la position des inscrits vis-à-vis de leurs obligations militaires. Trois catégories sont désormais prévues : les inscrits provisoires, les inscrits définitifs et les inscrits hors service<sup>1025</sup>. Seuls les seconds sont astreints au service militaire maritime<sup>1026</sup>. Les commissaires sont également confirmés dans leurs fonctions. Ils continuent de procéder aux levées selon les modalités de la levée permanente et tiennent à jour le matricule des « gens de mer ». Néanmoins, ces prérogatives militaires deviennent secondaires, tendance révélée par le transfert de compétences, en matière de levée d'ouvriers, des commissaires à l'Inscription maritime aux directeurs techniques et chefs de service des arsenaux. En outre, ces compétences ne sont plus exercées au titre d'une délégation spéciale de compétence, comme sous l'Ancien Régime ou au début du XIX<sup>ème</sup> siècle. En effet, comme le préfet de département, chargé de l'administration intérieure de sa circonscription, et donc des levées militaires, les

---

<sup>1024</sup> Voir DUVERGIER (Jean-Baptiste), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*, op. cit., volume 96, p. 365, articles 1 et 3, loi du 31 décembre 1896 sur l'Inscription maritime. Aux termes de ces textes, l'inscription sur les matricules des gens de mer concerne les Français et les naturalisés français qui exercent la navigation à titre professionnel, « c'est-à-dire comme moyens d'existence », ce qui inclut les matelots et les ouvriers navigants.

<sup>1025</sup> *Ibid.*, p. 366, article 9.

<sup>1026</sup> *Ibid.*, p. 369, article 21.

commissaires affectés dans les quartiers maritimes, au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, lèvent les inscrits en qualité d'administrateurs du littoral.