

Chères lectrices, chers lecteurs,

Il ne faut pas être un grand clerc pour se rendre à l'évidence : **le Peuple de la mer de France** disparaît petit à petit ! Nos îles parsemées de par le monde survivent grâce à leurs qualités insulaires particulièrement alimentaires.

Je ne suis qu'un historien très amateur. Certains thèmes m'intéressent comme l'histoire de la littérature maritime, d'autres pas. Une grande question se pose pour moi, fils d'un instituteur devenu militaire et petits-fils de paysans lorrains et de vigneron du pays de Charlieu dans le département de la Loire. Nous sommes une nation aux profondes racines terriennes bordée par quatre mers, pourquoi notre pays n'a-t-il aussi peu de **conscience** de sa composante maritime planétaire ?

Quelques personnalités ont essayé de bouleverser notre histoire de France à ce sujet :

Depuis le baptême de **Clovis** le 25 décembre vers 498 à Reims, la France devient un royaume. Les premiers rois vont regarder le large d'assez loin des côtes pour éviter de rencontrer éventuellement des prédateurs pirates ou Vikings, ce qui se voit parfaitement avec les châteaux fort construits à quelques encablures en amont des fleuves. La mer fait peur !

Lors de la 8^e croisade, **Saint Louis** est le premier roi capétien qui effectue une traversée sur une nef, il meurt à Tunis en 1270. Depuis **Clovis**, dans les duchés et comtés qui bordent les eaux salées, des marins s'aventurent sur les mers dans des courses commerciales qui sont la continuité des trafics maritimes de l'Empire romain. En revanche, à ma connaissance, nous n'avons que peu de renseignements au sujet des « gens de mer » de ces époques. Il faudra attendre l'avènement de **François 1^{er}** qui permettra à **Jacques Cartier** de découvrir le Canada. C'est un vrai début de « conquêtes » qui ne pourront qu'améliorer les échanges par la mer. Les Espagnols et les Portugais l'avaient bien compris. Quelques années plus tard, les Anglais et les Hollandais se mettront dans leur sillage. Pour nous cela sera un autre cheminement !



Petite causerie historique liée aux politiques de la mer de notre pays.

Le premier grand stratège maritime français est sans nul doute le **cardinal de Richelieu** au début du XVII^e siècle. Il fut le Grand-Maître de la Navigation et Général des Galères sur la côte Méditerranéenne. En octobre 1626, il instaure la juridiction de la Grande Maîtrise de la Navigation et du Commerce de France. La Marine française naissait ! Alan James, auteur de *L'évolution de la stratégie navale française du XVI^e au XVII^e siècle* écrit : « L'œuvre de **Richelieu**, le fondateur de la flotte militaire permanente, le théoricien de la puissance navale et le premier auteur de notre grandeur maritime a sombré devant l'indifférence des Français vis-à-vis de la Marine, les difficultés financières, les troubles de la Fronde et le manque de volonté politique (c'est curieux, cela me rappelle quelque chose !), mais la richesse et la justesse de sa pensée laisseront des traces et ses idées demeurent ». Lui qui avait suggéré l'entretien de quarante bons vaisseaux de guerre et trente galères « pour se garantir de toute

injure et se faire craindre en l'Océan » verra sa suggestion s'étendre pour développer et protéger le commerce maritime.

Les historiens notent que **Richelieu** acquit une bonne fortune comme général des galères à Marseille et il faut souligner qu'il n'existait aucune divergence entre l'intérêt personnel du Cardinal et le service du Roi. De plus la bonne gestion des galères servait les ambitions stratégiques françaises.



Devenu ministre d'État, son autorité devint immense sur les gouvernements locaux comme la Bretagne, Brouage, Le Havre. Et Alan James rajoute : « La mesure de son succès reste la grandeur des flottes qu'il a créées ». En 1628, la prise de La Rochelle mettra fin aux prétentions d'émancipations terrestres et maritimes des huguenots. À noter que ces derniers avaient fait appel aux Anglais pour briser le blocus de La Rochelle. Cet affrontement fut la première passe d'armes sur l'eau entre la France et l'Angleterre. On avait gagné une bataille. L'avenir allait démontrer que la guerre

pour la maîtrise des océans ne serait pas à notre avantage.

En 1642, **Louis XIII et Richelieu**, dans les toutes dernières années de leur vie, créent la Compagnie de l'Orient qui monopolise le commerce dans l'océan Indien et principalement sur Madagascar.

Dans le prolongement des idées du Cardinal, la France prend pied en Louisiane avec **Cavelier de La Salle** ; **Colbert** va regrouper plusieurs compagnies commerciales avec la création de la **Compagnie des Indes occidentales** en 1664. Cela permet le développement du commerce maritime ainsi que le début de l'occupation de l'archipel français des Caraïbes dans le but d'y développer la culture du tabac pour l'envoyer en France et de s'installer plus durablement sur la pointe sud de **Madagascar**. De là il n'y a que quelques jours de traversée pour atteindre les îles éparses de l'océan Indien : la Réunion, l'île de France (Maurice), les Comores, etc. En Inde, la France développe ses comptoirs comme Pondichéry, Chandernagor au Bengale à partir de 1668 et les occupe jusqu'en 1954. En 1711, **Duguay Trouin** écrase la flotte portugaise à Rio de Janeiro. Lors du traité de Paris de l'année 1763, la France récupère les îles de Saint-Pierre et Miquelon, l'archipel Polynésien devient au milieu du XIX^e siècle ce que l'on appelle toujours la Polynésie française.

Nous reviendrons un peu plus loin sur **Louis XIV et Colbert**. À noter l'anoblissement des grands armateurs par **Louis XV**, le développement de la Marine sous Louis XVI grâce à la Guerre d'Indépendance de l'Amérique, l'effondrement de Trafalgar, l'essor fabuleux des armements de la marine à voiles et des ports de commerce au XIX^e siècle en France. Viendra ensuite le passage de la voile à la vapeur puis aux machines. Il ne faut pas négliger la croissance étonnante des traversées océaniques intercontinentales au moyen des paquebots.

Tout est bien, la **France maritime** (Titre de l'excellent ouvrage d'Amédée Gréhan) est forte, le commerce maritime se développe, les marins français sont présents sur la grande bleue ou verte !

La France terrienne est-elle concernée par cette évolution ou est-elle réservée aux populations du littoral ? À peu de lieues de la côte, le souci restait le produit de notre bonne terre nourricière. Le tabac, les pommes de terre, les tomates, le chocolat, etc. peu de gens savaient d'où venaient ces produits et ignoraient les marins qui favorisaient leurs importations. La pêche ne demeurait pas très connue même si la consommation du poisson,

comme la morue salée, s'est développée à l'intérieur des terres. Il faut découvrir les grands ports de pêche tels Paimpol, Fécamp, Saint-Malo, etc. pour approcher le peuple de la mer. La littérature du début du XIX^e siècle et du XX^e montrait la vie rude de ces marins et de leurs familles. (Merci Loti, merci Melville...) Les grands romans maritimes de Conrad, Verne, Peisson, etc., approchaient la vie des marins long-courriers et du cabotage.

Pendant le règne de **Louis XIV** et grâce à **Colbert**, les gens de mer sont entrés dans l'histoire avec la création en 1670 de *'Inscription Maritime*. « Avant cela les marins ne constituaient pas un ensemble organisé, et ressortissaient à la chronique des ports, non aux annales de la France. » écrit Florian Cordon dans son ouvrage : *Les Invalides de la Marine* – Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales – 1950.–

Sous Louis XIV, nos deux cent cinquante bâtiments de guerre et la multitude de navires marchands promènent notre pavillon de par le monde. Tous ces navires ont besoin d'équipage et lors de cette période, les gens de mer entrent, comme corps



constitué, dans l'histoire. « L'organisation dont ils jouissent fut à la fois une conséquence et un facteur de renouveau » écrit Florian Cordon (Trésorier général des Invalides de la Marine). Il poursuit : « A l'époque de **Colbert**, la puissance publique ignorait les desseins *humanitaires*. Elle ne s'est pas penchée avec sollicitude sur le sort des marins, pour proclamer, après avoir constaté l'étendue de leur rôle, et les périls de leur métier : voici une partie de la nation qu'il convient d'aider. Son but a été *utilitaire* : le gouvernement royal s'était aperçu que l'ancien système, consistant à recruter les équipages de la Flotte par la méthode brutale de ce que l'on appelait la *presse*, rendait peu et rendait mal, tout en paralysant la navigation marchande ;

pour accroître la Marine, il fallait recourir à d'autres principes. **Colbert** décida alors, sans demander aux marins leur avis, autrement que pour leur dorer la pilule, de les inscrire et organiser leur recrutement forcé et régulier. En retour de cette contrainte, il leur assura, par bon vouloir, sans signer avec eux rien qui ressemble à un contrat, des avantages pour le jour où ils deviendraient invalides au service du roi, avantage dont ils faisaient du reste les frais. »

Quelques avantages étaient liés à cette condition des gens de mer : « Le demi-soldier (retraité de la marine marchande et pêche) qui avait passé sa vie à boulinguer pouvait, en effet, rendre encore, le plus souvent, sur ses vieux jours, quelques services dans les ports : et une modique pension lui suffisait dans des résidences peu coûteuses ; en outre, l'exercice d'une industrie artisanale, la culture d'un champ, la pêche au long des côtes, le ramassage des fruits de mer, s'ajoutait à sa pension. Conséquence : le Roi trouvait dans la jeune et nombreuse population du littoral une pépinière de navigateurs destinés à remplacer les pères et grands-pères devenus invalides. », et cela se termina par la réforme du service militaire en 1965 qui n'obligeait plus les « inscrits maritimes » (navigants à la pêche et au commerce) à faire leur période militaire dans la Marine (la Royale). Le régime de prévoyance qui accompagne les marins et leur famille a tendance aujourd'hui à disparaître par manque de cotisants actifs. De plus, en 2018, la réforme des retraites est dans l'ère du temps.

Aujourd'hui deux questions restent d'actualité :

- Notre population française avec son contrôle sur son territoire maritime mondial classé en seconde position après les USA., a-t-elle une véritable conscience de cet avantage ?
- Existe-t-il encore un esprit marin ?

Je répondrai d'abord à la seconde question qui concerne les populations maritimes :

Comme vous le savez, le mot **esprit** est lié à l'homme et aussi aux êtres immatériels. C'est l'homme qui cultive son esprit et l'esprit que j'ose appeler marin est porté principalement par les marins (Merci, La Palice). Oui ! Mais les marins français disparaissent d'année en année, l'esprit marin s'estompe.

Pourtant « **Le groupe 'Mer et valeurs'** » rappelle à nos compatriotes les bienfaits et les mérites d'une formation maritime pour l'épanouissement de nos jeunes générations. Ce Groupe note aussi : « *La mer révèle les hommes. Si elle apprend la responsabilité et suscite l'esprit d'initiative, elle oblige tout autant à rester humble devant ses forces naturelles. Elle forge les caractères et crée entre les hommes (d'équipage) une solidarité de tout instant. À son contact, l'homme acquiert des expériences enrichissantes qui le soutiendront tout au long de son existence.* »

D'un point de vue professionnel, je vous rappelle ce vieux proverbe britannique qui décrète « *qu'il faut deux ans pour faire un vaisseau – cinq ans pour faire un matelot- dix ans pour faire un bosco, un maître – quinze ans pour faire un officier – vingt ans pour faire un commandant.* »

Aujourd'hui, les politiques du personnel maritime sont toujours à très courts termes, et la financiarisation du métier à outrance cherche à diminuer le coût des équipages. Vous avez dit déshumanisation ! Les vocations se font rares et nous voyons les jeunes Français fuir la vie maritime. Notre jeunesse n'a pas l'aspiration à *subir* de long mois en mer, à noter le peu de temps passé à terre dans les escales ; elle ne veut plus concevoir le système de « *classe* » représenté par la hiérarchie nécessaire à bord d'un bâtiment. De plus, le nombre de bateaux diminue et les marins français sont en nette régression même sur nos propres navires.

Bientôt, il n'y aura même plus d'équipage, alors l'esprit marin aura totalement disparu de notre pays. Les écrivains, les historiens et les causeurs de la mer ne pourront plus parler et écrire au sujet de l'âme des navires. Notre pavillon flottait dans presque tous les ports du monde il y a cinquante ans, aujourd'hui il devient rare, même si le tonnage transporté a augmenté. Le Peuple de la mer se meurt !

Venons-en à la première question : les Français ont-ils une véritable **conscience maritime** de cet avantage : être en position de force maritime géographique sur notre planète ?

Cette conscience mentale et abstraite nous permet d'aborder l'humanité maritime, de la traduire par nos émotions, nos intuitions, nos réflexions, nos pensées, qui peuvent nous provoquer des jugements de valeur morale.



Au cours du rapide résumé historique présenté ci-dessus, vous avez pu vous apercevoir de l'absence, pendant des siècles, de politique véritable de la mer. **Louis XVI**, passionné de questions navales et d'explorations entreprend, avec l'aide de ses ministres (Sartine, de Castries), de développer et de réorganiser la marine. Même si le pays reste très terrien et complètement ignorant des questions navales et coloniales, **Louis XVI** élargit la « *maritimisation* » de l'économie grâce aux trafics commerciaux vers nos îles productrices entre autres de sucre et de tabac. Trafalgar fera disparaître la mer

de l'imaginaire des Français.

On commence même le siècle avec le naufrage de la frégate La Méduse. Pendant trente ans, ce sera la lente reconstruction d'une marine française. En revanche, au XIXème siècle, un essor incroyable du roman maritime est constaté. Les Français commencent à voyager. Même la marine du Second Empire a été une des plus belles depuis **Colbert**. Puis le peuple de France irrémédiablement ignorant de toute chose navale replongea dans sa léthargie. Pourtant, dans la



marine dite de commerce, nous assistons à la grande aventure des cap-horniers, ainsi qu'à celle de Terre-Neuve et de nos marins pêcheurs qui s'enhardissent toujours plus loin pour trouver des zones de pêches favorables. La marine, il faut le dire, n'a pas été la tasse d'eau de mer de la Troisième République.

Quand je prends la liste de tous les ministres de la Marine depuis Napoléon III, un seul aura son nom peint sur la coque d'un croiseur et de nos jours d'une frégate : **Georges Leygues**. C'est Clemenceau qui le nommera au ministère de la Marine en 1917. Il occupera ce poste pendant quinze ans, sauf une petite interruption de 1920 à 1921 comme Président du conseil et ministre des Affaires étrangères. Né à Villeneuve-sur-Lot, il avait envisagé une carrière d'officier de marine dans sa jeunesse. Sa flotte disparaîtra au cours de la Deuxième Guerre mondiale avec le sinistre sabotage de Toulon.

« Un député élu en 1928, Michel Geistdoerfer, appartient constamment à la commission de la marine marchande dont il devint le président en 1936. Son action en faveur des marins fut incessante. Il réclama des encouragements à l'industrie des grandes pêches maritimes, une aide à l'armement libre et au petit cabotage. Il obtint pour les marins des retraites comparables à celles des mineurs, une assurance contre les risques de leur métier et une rééducation professionnelle aux accidentés du travail. Il voulait aussi développer l'enseignement maritime, recruter de plus nombreux professeurs d'hydrographie. Michel Geistdoerfer méprisait les intrigues de couloir, si bien que lors de la formation du ministère Chautemps on le chercha en vain pour lui confier le portefeuille de la Marine marchande... Il était en Bretagne, à Dinan. » (Information B. Datcharry de l'Académie de marine)



Depuis, il existe quelques sursauts. J'ai applaudi **Mitterrand** pour la création d'un ministère de la mer en 1981 qui sombrera très vite et sera éparpillée entre les ministères, la pêche en mer se retrouvera à l'agriculture. La fin de la carrière de notre fleuron des mers le paquebot France, marque, à mon avis, le début d'un grand changement dans notre marine marchande : nos navires porteront des pavillons de complaisance ; les armateurs deviennent des financiers dont la principale préoccupation est la Bourse ; les équipages exclusivement français se raréfient.

La pêche est victime de quotas, les chalutiers sont détruits à l'aide de bulldozers et de pelleteuses. La Marine nationale, peut-elle encore assurer notre pavillon sur tous nos territoires maritimes ?

Tout cela n'encourage pas la littérature maritime telle que je la conçois.

Depuis, aucune politique maritime française véritable ne se pointe à l'horizon de notre immensité maritime. Les présidents de la République se succèdent et la brume politique nous

empêche d'apercevoir un quelconque nouvel horizon : la France se repose et se cache-t-elle derrière les « politiques » européennes de la mer ?

Mes cinquante ans d'histoire personnelle avec le Peuple de la mer se finissent en queue de poisson. Pourtant je rêve encore du large et d'un océan traversé par nos navires battant pavillon tricolore. Nous avons les hommes et les femmes que le travail ne rebute pas ; nous avons des idées, il nous manque ce petit peu de volonté politique pour devenir cette grande nation des mers.

Permettez-moi de vous donner une information qui date du 10 octobre 2018. Audition de l'Amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine par le Sénat au sujet de la loi de finances de 2019 : « **Les ressources humaines - C'est, je pense, notre plus grande vulnérabilité aujourd'hui. Je l'ai dit et répété ici, nos marines voisines sont en train d'être sérieusement fragilisées par le manque de marins...** » Tout est dit !

Peut-être demain ? Mais, il est vrai que je ne suis pas dans les secrets de Neptune !

René Moniot Beaumont
Littérateur de la mer

Causerie intermédiaire de décembre 2018

