COMITE HISTOIRE DE LA SECURITE SOCIALE DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Autour de la protection sociale des gens de mer et des marins en Méditerranée

sous la direction d'Olivier Vernier



Numéro spécial 25-26

> Années 2012-2013



Siège Social : Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail Sud-Est - 35, rue George 13005 Marseille

Légendes des illustrations

La porte de l'hôpital maritime de Toulon (Var), 1685

Adossée au pavillon est de la corderie aménagée par Vauban, près de l'actuelle Préfecture maritime, cette majestueuse porte provient de l'ancien séminaire royal des Jésuites construit sous Louis XIV qui était destiné à convertir les officiers protestants au lendemain de la révocation de l'édit de Nantes et formait les aumôniers de la Marine, aussi futurs officiers de la Marine. En 1785, après l'expulsion des Jésuites du royaume, il devient l'hôpital de la Marine du port royal jusqu'à sa démolition en 1911 lors de la construction de l'hôpital maritime Sainte-Anne.

La porte monumentale en chêne sculpté par Imbert déplacée deux fois, classée monument historique le 15 avril 1911, est encadrée par quatre colonnes doriques. Au-dessus se détachent deux statues colossales assises : la Religion et la Force exécutées par l'artiste Pierre Tombarelli d'après les dessins de Raymond Langueneux, maître sculpteur du port avec l'écu de France soutenu par deux génies enfants. La plaque centrale sur le fronton évoque les noms de Colbert dont on connaît le rôle dans le développement maritime militaire de la cité et de Louis Girardin de Vauvre, intendant des armées navales du Levant défenseur de la ville lors du siège anglais de 1707.

Ainsi, de la fin du XVIIIème au début du XXème siècle, dans l'esprit voulu par la réforme colbertienne, l'hôpital maritime accueillit et soigna de très nombreux marins provençaux blessés ou malades.

L'ancien siège de l'ENIM, Paris, 1932

Alors direction centrale du ministère de la Marine marchande, l'ENIM était, en charge de l'élaboration de la politique de protection sociale des marins, et un établissement public administratif, en charge de la gestion du régime spécial.

Pour abriter l'ensemble des services centraux de la Marine marchande et de la Pêche, au fait de sa puissance, l'ENIM fait édifier un immeuble « financé par les cotisations de génération de marins » mis à disposition de l'État en vertu d'une convention de 1945. « Navire amiral de la Marine marchande et de la Pêche », l'immeuble situé 3 place de Fontenoy, est conçu par l'architecte André Ventre, dans le style imposant des années 30. Le décor de bronze de la porte d'entrée, qui figure en cartouche sur la couverture, réunit un voilier œuvre d'Alfred Janniot, décorateur du Monument aux morts de Nice et le haut-relief « La conquête des connaissances universelles ou science de la navigation » d'Émile Armel Beaufils, sculpteur breton.

Devenu établissement public administratif par décret du 30 août 2010, l'ENIM est désormais dirigé par un Conseil supérieur des gens de mer. Depuis octobre 2012, l'ENIM a été transféré dans la banlieue de La Rochelle.

Médaille de bronze décernée par la Société centrale de sauvetage des naufragés, 1956, collection privée

L'avers de la médaille illustre la quatrième de couverture. Au revers figurent la devise « Courage et dévouement » et le nom du sauveteur.

Olivier VERNIER

SOMMAIRE

Préface	page 5
Le mot du président Charles BONIFAY Président du Comité d'histoire	page 7
Assistance aux gens de mer en France aux XVII ^{ème} et XVIII ^{ème} siècles	page 9
Les saints protecteurs des marins dans le Comté de Nice et ses marges Luc-F. THÉVENON Conservateur en chef du patrimoine Docteur en Histoire	page 21
En marge de la protection sociale : note sur les ex-voto des marins en Méditerranée Olivier VERNIER Université de Nice-Sophia Antipolis Laboratoire ERMES	page 27
Les sociétés de sauvetage en mer au secours des naufragés au XIX ^{ème} siècle : Construction d'une cause nationale, entre engagement philanthropique et contrôle étatique Delphine RAUCH Doctorante à l'Université de Nice Sophia Antipolis	page 31
Les pensions et secours versés au marin et à sa famille : l'exemple des Alpes-Maritimes au XIX ^{ème} début du XX ^{ème} siècle	siècle et au page 45
L'aide matérielle apportée aux gens de mer par les groupements et les personnes privées dans Maritimes sous la Troisième République (1870-1918) Émilie DIDIER Avocat au barreau de Saint-Étienne Docteur en droit	
Les étapes de la protection sociale des gens de mer et des marins militaires dans les aires provençal à l'époque contemporaine (de la fin de la IIIème à la IVème République)	le et niçoise page 93
La caisse de compensation et caisse maladies-accidents des peseurs jurés de commerce de Marsei tion sociale d'une profession aujourd'hui disparue	
La reconversion d'un ancien hôpital maritime à Marseille : Paul Desbief	page 117
Les traces du passé : « Carte G » de docker du port autonome de Marseille1969, Collection privée . Olivier VERNIER Université de Nice-Sophia Antipolis Laboratoire ERMES	page 121
Cahier des illustrations	page 125
Composition du Conseil d'Administration	page 139
Composition du Comité Scientifique	page 141
Bulletin d'adhésion	page 143

PREFACE

Rolande RUELLAN Présidente du Comité d'histoire de la Sécurité sociale

La protection sociale des gens de mer, par son ancienneté et sa diversité, témoigne à la fois de la forte solidarité des marins face aux grands risques du métier et aussi de l'importance de ce métier pour le pays.

Le régime minier et le régime des marins prétendent tous deux au titre de régime de protection le plus ancien, le premier se réclamant de Henri IV, le second de Colbert. On ne tranchera pas ce délicat problème de préséance, sauf à dire que tous deux visent des populations ayant de dures conditions de travail et dont l'activité était jugée essentielle pour le pays.

Pour les marins, une autre considération a beaucoup joué: la nécessité d'avoir des hommes pour servir sur les vaisseaux du roi, à travers la conscription obligatoire, a conduit à leur accorder des compensations, alors même qu'en dehors des périodes de guerre (mais elles étaient nombreuses!), ils étaient marins pêcheurs ou de commerce.

Ceci explique que contrairement aux autres catégories de la population active, la protection sociale des marins n'est pas née uniquement à l'origine d'initiatives privées, mais également d'actions volontaristes du pouvoir central qui a créé la première caisse publique de protection sociale, la Caisse des Invalides de la marine.

La protection des gens de mer telle qu'elle est retracée dans cette publication comporte toute la gamme des aides qu'on rassemble le plus souvent sous l'expression de « protection sociale ». L'ouvrage présente de manière très complète et vivante la diversité de cette protection, son évolution dans le temps et aussi les particularités en vigueur en Méditerranée. On y trouve les secours des autorités locales, des caisses patronales, plus tard des sociétés de secours mutuels, à côté des protections organisées par le pouvoir central. Au total, les secours et prestations n'étaient pourtant pas toujours suffisants pour assurer la survie d'un marin et de sa famille. Mais pour d'autres catégories de la population, c'était sans doute pire.

À partir du XIXème siècle, ce régime n'est plus seul. D'autres groupes professionnels se voient dotés de systèmes de protection sociale. C'est donc surtout dans ses origines, aux XVIIème et XVIIIème siècles que ce régime des gens de mer apparaît précurseur. Il met en place la boite à outils de tout système de protection : des prélèvements sur rémunérations pour financer les prestations, des contributions de l'État, des pensions en cas de décès ou d'invalidité, des prestations aux familles, des médecins pour apprécier l'incapacité de travail des marins justifiant de l'octroi de pensions, etc.

Mais ce numéro spécial du *Bulletin* montre également les besoins spécifiques d'hommes livrés aux dangers de la mer : aux saints protecteurs et aux lieux de dévotion qui historiquement étaient les seuls recours des marins, s'est ajoutée, de manière plus opérationnelle, mais seulement pas trop loin des côtes, l'organisation au XIXème siècle du sauvetage en mer par des sociétés locales issues d'initiatives privées. La Société centrale de sauvetage des naufragés fera reconnaître sous le Second Empire qu'elle réalise une mission de service public.

En ce début de XXIème siècle, la protection sociale des marins est toujours assurée essentiellement par l'Établissement national des Invalides qui a quitté Paris pour La Rochelle. La spécificité des règles de calcul des cotisations et les particularités qui demeurent dans le calcul des pensions ont justifié le maintien de cette organisation en dépit de la forte diminution de la population des marins.

Il est important d'écrire l'histoire de ces vieux régimes précurseurs, ceux des marins et aussi des mineurs, car s'ils tendent à se fondre de plus en plus dans l'organisation générale de la Sécurité sociale, ils y occupent une place à part et leur légitimité de régime spécial n'a jamais été contestée en raison de la dureté de la vie professionnelle de leurs ressortissants.

LE MOT DU PRÉSIDENT

Charles BONIFAY Président du Comité d'histoire de la Sécurité Sociale de la région PACA

« Méditerranée, mer cruelle au temps des navires à vapeur de Marseille à Gênes », tel fut le titre de l'originale exposition d'archéologie sous-marine organisée en 2008 et 2009 au Musée archéologique de Saint-Raphaël et au Musée Balaguer de La Seyne-sur-Mer; notre Comité pourrait aisément le reprendre comme sous-titre du nouveau numéro thématique sur la protection sociale des gens de mer que nous proposons à nos lecteurs.

Comme le souligne dans sa belle préface qu'a bien voulu offrir à notre Comité Madame Rolande Ruellan, présidente du Comité d'Histoire de la Sécurité sociale, témoignant ainsi des liens entre le Comité national et les comités régionaux, comme l'avaient fait ses prédécesseurs dont Messieurs Michel Guillaume et Michel Lagrave - à partir de l'époque moderne, les professions de la mer ont été, à l'instar de la mine, dans les nations maritimes européennes, considérées comme une profession à risque. Aussi fût-il naturel que la monarchie d'abord, que le régime républicain ensuite, prissent des mesures normatives pour attirer et fidéliser les marins au service de l'État. La matrice colbertienne traversera les temps. Mais le monde privé de l'armement et du transport s'engagea également avec notamment une mutualité originale. Ainsi naquit un régime de protection sociale que l'on peut qualifier de « précurseur ».

Il était logique que notre Comité méridional dont la moitié des départements sur lesquels il a statutairement compétence ont un littoral (Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes) proposât au moyen de contributions de spécialistes un panorama savant, varié et vivant sur un sujet qui reste inédit. Pour cette raison, la dimension régionale méditerranéenne a été privilégiée, mais il a semblé utile au comité de rédaction de soumettre aussi des analyses de dimension nationale.

Il faut savoir gré aux contributeurs d'avoir associé l'ensemble des professions induites par les activités maritimes : les « gens de mer », monde vaste qui va des artisans-pêcheurs aux dockers en passant par la Marine marchande et les marins militaires.

Les périodes abordées partent du Moyen Âge jusqu'au XXème siècle. Les auteurs de ce numéro coordonné, une fois de plus, par le professeur Olivier Vernier, ont bien voulu faire la synthèse de leurs travaux de recherches dont parfois de thèses (Maître Émilie Didier, docteur en droit), mais aussi proposer des réflexions

spécialement pour notre Comité. Ces réflexions sont interdisciplinaires. Si l'histoire institutionnelle (Madame Delphine Rauch, doctorante) est privilégiée - et nous voulons témoigner de notre gratitude pour l'aide constante apportée par le laboratoire Ermes (Équipe de Recherche sur les Mutations de l'Europe et de ses Sociétés) de l'Université de Nice Sophia Antipolis -, l'histoire sociale (Monsieur le professeur Gilbert Buti, président de la Fédération Historique de Provence, président de la Délégation Méditerranée de la Société française d'histoire maritime), mais aussi l'histoire de l'art (Monsieur le conservateur en chef Luc-François Thévenon, docteur en histoire) et l'ethnologie : Monsieur Robert Durbec, notre dynamique trésorier qui a bien voulu abandonner (momentanément) ses comptes pour prendre la plume, sont tour à tour sollicitées. Quant à l'accès aux sources privées, l'aide de la direction de l'hôpital Paul Desbief à Marseille, de Maître Jean-Luc Guasco, du Barreau de Marseille, et de Monsieur Jean-Louis Foin, ancien peseur-juré ont été décisives.

Comme les numéros précédents, il nous faut dire notre gratitude pour l'implication particulière de notre secrétaire général, Monsieur Jean-Pierre Pallaréa qui apporte dans la réalisation matérielle de notre publication, ses compétences techniques et son talent éprouvé avec l'aide indispensable des services de la Carsat Sud-Est.

Nous le savons tous, ce régime innovant et permanent sur plusieurs siècles est devenu aujourd'hui, hélas, presque résiduel en raison de la raréfaction des espèces halieutiques et la mutation logistique des transports et de la mondialisation du secteur, mais les risques demeurent, aussi est-il légitime d'ouvrir le dossier sous le prisme historique et vous souhaiter une bonne lecture et « bon vent » sur les rives de la *Mare Nostrum*.

ASSISTANCE AUX GENS DE MER EN FRANCE AUX XVII^{EME} ET XVIII^{EME} SIECLES

Gilbert BUTI Professeur d'histoire moderne à l'Université Aix-Marseille MMSH-Telemme

L'assistance aux gens de mer sous l'Ancien Régime a retenu en France l'attention du pouvoir central dès lors que celui-ci a pris conscience du rôle des affaires maritimes dans les relations internationales et dans la vie économique, soit essentiellement à partir du XVIIème siècle. Plusieurs ordonnances royales scandent alors cette marche vers la protection des sociétés littorales et particulièrement des gens de mer. On songe naturellement à la prise en considération des événements liés aux risques du métier et notamment aux fortunes de mer associées à toute navigation. Ainsi, des décisions royales, et particulièrement la grande ordonnance de 1681, demandent à tous « de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verraient dans le danger de naufrage, et de travailler incessamment, en attendant l'arrivée des officiers de l'amirauté, à sauver les effets provenant des naufrages et des échouements ». Peu après, l'ordonnance de 1686 oblige les capitaines des navires marchands, sous peine d'amende, « à recevoir, pour les rapatrier gratuitement, les marins que les chances de la navigation ont laissés sans ressources hors de France »¹.

Les atteintes à la santé des travailleurs – maladies professionnelles, accidents du travail et usure liée à l'environnement – ont également suscité l'intérêt du législateur dans la mesure où celles-ci sont particulièrement prégnantes chez les gens de mer. Les invalidités ou handicaps sont les reflets des dures conditions d'existence de ces hommes « dont l'état est un mode de vie autant qu'une profession »². Au reste, qu'ils vivent de la navigation au long cours, du cabotage ou de la pêche ils forment également les équipages de la marine d'État. En effet, afin de disposer de marins pour servir sur les vaisseaux du roi, l'administration centrale du royaume de France a instauré, en 1668-1670, une conscription obligatoire pour les gens de mer. Pour faire accepter ce système contraignant et réduire les résistances rencontrées par ces nouvelles dispositions, l'État royal a du accorder diverses compensations aux hommes levés, notamment en matière de secours, avec la mise en place d'une législation innovante et exceptionnelle qui prend en considération le travailleur, mais également ses héritiers directs.

¹ D'autres ordonnances reviennent sur ces questions comme celles des 15 juillet 1698 et 9 avril 1704.

² Adrien Carré, « Notes sur l'historique de la médecine du travail et de l'ergonomie dans la marine », Revue d'Histoire économique et sociale, 1969, n°2, p. 260-289 (ici p. 261).

À côté de cette initiative du pouvoir central, on observe toutefois ici et là des actions complémentaires en direction des plus démunis – veuves de marins comprises. Dans certains ports, comme Marseille qui peut servir dans une large mesure de poste d'observation, les capitaines de navire et patrons de barque disposent d'une « caisse » spéciale pour leur venir en aide tandis qu'à Toulon, au même moment, est mise en place une « bourse du marin » qui ne dispense pas de diverses formules d'assistance et de solidarités dont les limites ne sauraient être masquées.

Le corps, miroir des risques du métier de la mer

Pour contrôler les travailleurs de la mer soumis au service militaire sur les vaisseaux du roi, l'administration centrale française impose, à la fin du XVIIème siècle, la tenue de registres matricules dans tous les quartiers maritimes du royaume sous le regard du commissaire des classes. Progressivement, ces registres sont ouverts pour toutes les catégories de marins, depuis les mousses jusqu'aux capitaines, en passant par les novices, volontaires, matelots, officiers mariniers et écrivains de bord. Pour la bonne gestion des gens de mer, de tels registres sont également tenus pour les invalides et « hors de service » non soumis à la conscription, mais qui peuvent être appelés par l'État en période de crise internationale occasionnant une pénurie de marins valides. Ces matricules, renouvelées au bout d'une douzaine d'années, mais inégalement conservées, mentionnent l'identité des marins, leurs date et lieu de naissance, leurs parents, avec parfois la profession du père, éventuellement leur épouse, leur(s) adresse(s), mais aussi, de manière inégale, les motifs de leur invalidité ou de la mise « hors de service », accompagnés quelquefois d'un bref rapport à la suite d'une visite médicale. L'homogénéité de la source et le soin apporté à sa tenue montrent la prise de conscience par l'État de la question de la santé des travailleurs pour des besoins, il est vrai, d'abord militaires. Ce suivi ne prend cependant en considération ni les métiers urbains liés à la mer - constructeurs, charpentiers, voiliers, poulieurs, portefaix – ni les hommes extérieurs à la cité venus momentanément y travailler pour répondre aux besoins des armateurs.

Dans le seul ensemble du quartier maritime de Marseille, les invalides et hors de service – d'importance numérique comparable à savoir 334 en 1788-89 pour les premiers et 312 pour les seconds – représentent environ 9 % de la totalité des inscrits. Ce groupe se détache naturellement du reste des gens de mer par sa structure par âge, avec une moyenne globale qui se situe autour de 60 ans (60,8 ans), une vingtaine d'estropiés de moins de trente-cinq ans et un nombre semblable d'octogénaires; l'âge moyen des marins admis à la demi-solde pour « caducité » s'établit à près de 65 ans (64,8 ans). Le métier de la mer, dénominateur commun de ses navigants, vieux et/ou amoindris, ne saurait toutefois masquer la diversité des fonctions remplies au cours de leur vie active dans la mesure où 59 % d'entre eux étaient matelots, 20 % officiers mariniers, 8 % ouvriers embarqués et 13 % capitaines; la diversité est d'autant plus grande qu'existe aussi une forte hétérogénéité au

sein de chacune de ces catégories (gabier, timonier, matelots à haute paie, à moyenne paie, à basse paie pour les seuls matelots).

Pour pouvoir être admis à la demi-solde, les marins doivent être examinés par un chirurgien de la marine, qui notifie, au terme d'une visite médicale, le motif clinique de la demande de déclassement que complète parfois le commissaire des classes du quartier maritime. Si celui-ci peut faire preuve de bienveillance pour peser sur la décision finale prise par les bureaux de Versailles, il sait aussi exprimer ses doutes sur l'état de santé déclaré ou se montrer sévère à l'égard du demandeur. Ainsi juge-t-il Laurent Gueirard, matelot âgé de 42 ans en 1765, « sujet mauvais et indigne qui depuis 1759 n'a pas servi s'étant toujours caché »3. Afin d'infléchir la décision des autorités, d'aucuns, dans leurs requêtes, ajoutent aux raisons médicales la mention de charges familiales et professionnelles⁴. Néanmoins, à côté de mentions brèves et convenues – « usé » et « cassé » – qui signalent en général la vieillesse ou « caducité » (35,3 % des cas dans le quartier de Marseille entre 1784 et 1790, soit un taux proche des 33,1 % relevés entre Dunkerque et Le Havre entre 1761 et 1767, et supérieur au 25 % du quartier de Sète de 1737 à 1745)⁵, les annotations et apostilles portées en marge des registres fournissent quelques indications sur les deux autres raisons médicales retenues à savoir les blessures (15,4 % contre 34,8 % entre Dunkerque et Le Havre, mais pour une période couvrant une partie de la guerre de Sept Ans et 18 % à Sète) et les maladies (49,3 % contre 32,1 % entre Dunkerque et Le Havre et 57 % à Sète). Comme dans les localités voisines de Provence et de Languedoc, ou plus lointaines comme celles situées entre Dunkerque et Le Havre, force est de reconnaître que nous sommes assez mal renseignés sur l'origine et la nature exacte des blessures contractées par ces inscrits sur les bâtiments allant au commerce ou à la pêche.

Ainsi, le quartier maître Jean Blanchier est dit « estropié de la main gauche et tout cassé », et le gabier Louis Mouton « a un tremblement universel et très mauvaise bouche ».

Seuls les traumatismes de guerre semblent mériter quelques précisions comme c'est le cas pour ce matelot « blessé sur la frégate du roy la *Rose*, en 1758, d'un éclat de bois qui lui entra dans la tête et même jusqu'à l'œil droit dont il a perdu l'usage »⁶, ou pour cet autre encore, qui embarqué sur un bâtiment attaqué par deux galiotes de Tunis, « fut blessé en plusieurs endroits de son corps et estropié du bras droit » ou enfin pour ce marin « très incommodé du côté gauche lui étant tombé un tonneau sur la poitrine dans un vaisseau du roy » ⁷. Nombre de blessures résultent de chutes survenues lors des manœuvres imposées par la marche du bâtiment comme le rappellent

³ Service historique de la Défense Marine, Toulon (désormais SHDMT), 13P5-43.

⁴ SHDMT, 4P 58.

⁵ SHDMT, 13P5 - 41 et 43, 13P5 - 464 et 470 pour le quartier maritime de Marseille et SHDMT, 11P1 pour celui de Sète. Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII*^{ème} et XVIII ème siècles (vers 1660-1794). Étude sociale, Paris, Publisud, 1991 ⁶ SHDMT, 4P81.

⁷ Idem.

ces mentions « tombé sur le pont supérieur », « chute du mât » ou « chute dans la cale ».

La fréquence des mutilations et atrophies des membres supérieurs et plus encore des membres inférieurs – comme ce matelot qui présente un bras « estropié de manière à n'être jamais commandé », ou celui-là « estropié de la jambe gauche ce qui l'oblige à marcher avec une béquille »⁸ – n'est pas étrangère au portrait, sinon au stéréotype, des vieux loups de mer. Il n'en reste pas moins vrai que les matelots et ouvriers embarqués – calfats, charpentiers, voiliers – sont davantage exposés à ces risques que les capitaines et officiers mariniers.

Moins spectaculaires parfois dans leurs manifestations extérieures, les maladies restent la cause première de l'exclusion du métier de la mer. L'insuffisance de diagnostic, étant donné la quasi-absence de sémiologie et d'une nosologie balbutiante troublée par une terminologie difficile à décrypter sinon totalement opaque, ne nous autorise pas à nous prononcer avec précision sur l'origine des maux rencontrés. Dans la pathologie nautique figurent néanmoins les avitaminoses et leurs conséquences directes9. Associé aux infections et aux grands efforts, le scorbut, cette « peste du marin » liée à un manque de vitamine C, se lit d'abord sur les gencives 10. Les troubles ophtalmiques peuvent également être liés à une carence en vitamine A, comme dériver de maladies vénériennes¹¹. Les hernies, « simples », « doubles », « inguinales », « complètes », « considérables », « volumineuses » sont légion chez ces travailleurs et résultent des efforts physiques exigés à bord des navires à voiles pour les manœuvres et la manutention. Au reste, les sollicitations excessives des articulations dans ces travaux de force doublent souvent les hernies de rhumatismes, tandis que le confinement, l'humidité, l'insuffisance d'aération, le manque d'hygiène et l'insalubrité sont à l'origine d'affections pulmonaires, de fistules et ulcérations mentionnées sur toutes les parties du corps, mais essentiellement sur les jambes, à la suite de plaies non ou mal soignées, de frottements de la peau humide sur des vêtements souillés. La fréquence de « dartres », « d'humeurs dartreuses qui couvraient le corps de plaques » et d'« ulcères dartreux » accompagnant de « mauvaises cicatrices » sont également dues à ces conditions de vie qui concourent au vieillissement précoce des travailleurs de la mer. Enfin, à côté de certains marins « incommodés » ou « valétudinaires », nous relevons des cas de surdité dont l'origine reste difficile à dé-

0

⁸ SHDMT, 13P5-464.

⁹ Parmi les travaux consacrés au scorbut mentionnons la trentaine de publications du médecin général de la Marine, Adrien Carré, et notamment « Les mystères du scorbut marin à la lueur de la biologie moderne » dans Buchet Christian (sous dir.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion, 1997, p. 377-394. Gilbert Buti, « Marins provençaux et scorbut. Vaincre la " peste de mer " à Toulon au XVIIIème siècle », *Provence Historique*, tome LV, fascicule 221, juillet-septembre 2005, p. 327-344.

¹⁰ Malgré des rations alimentaires satisfaisantes sur le plan calorique, les marins, faute de nourriture fraîche et régulièrement renouvelée, sont en état de carence vitaminique, particulièrement sur les vaisseaux de guerre et hors de Méditerranée où les possibilités d'escales réduisent ce risque majeur, les marins marseillais n'y restaient pas cantonnés eux qui servaient aussi régulièrement sur les vaisseaux du roi et fréquentaient des horizons commerciaux devenus mondiaux à Marseille au XVIII ème siècle. Voir Charles Carrière, Négociants marseillais au XVIII ème siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes, 2 volumes, Marseille, Institut historique de Provence, 1973 et du même auteur : « Scorbut et cap-horniers marseillais à la fin du règne de Louis XIV », Bulletin d'Information de la Fédération Pharmaceutique Méditerranéenne, n° 388, janvier 1982, p. 18-29.
¹¹ SHDMT, 13P5-464.

terminer à l'exception sans doute des anciens canonniers¹². Il est en revanche difficile de classer parmi les maladies professionnelles les fréquentes mentions d'épilepsie chez ces hommes « tombés du haut mal » ou atteints du « mal caduc » que l'*Encyclopédie* assimile à celle-ci¹³. Pour consolider leur expertise, les médecinsmajors n'hésitent pas à consulter d'autres autorités – commissaires des classes, prud'hommes des pêcheurs – voire des membres du voisinage.

Les mentions de ces consultations ou des affections signalées laissent parfois entrevoir les thérapies envisagées par le médecin soignant¹⁴: ainsi, est-il prescrit, en 1797, à Jean Honoré Floux, quartier maître qui souffre d'une hernie, « la prise des eaux minérales de Balaruc jusqu'à son rétablissement »¹⁵. Ces soins qui sont pris en charge par le pouvoir central participent aux secours apportés par l'État royal aux gens de mer, secours qui complètent ceux prévus par la caisse des Invalides de la marine.

La caisse des Invalides de la marine ou l'État au secours des marins

La naissance en Europe des marines de guerre permanentes pose à partir du début du XVIIème siècle la question du recrutement des équipages, de la formation et de l'entretien d'un personnel spécialisé. En France, désireux de doter le royaume d'une véritable marine d'État, Richelieu envisage d'établir un service militaire pour disposer en permanence sur les vaisseaux d'hommes expérimentés et aguerris. Toutefois, l'ordonnance de janvier 1629, qui vise cet objectif, reste lettre morte et on continue à avoir recours, comme les Anglais, à la pratique de la « presse » c'est-à-dire à la rafle, dans les ports et les rades, de tous les hommes pour les embarquer de force sur les navires de l'État. Cette méthode, « détestable par son arbitraire et sa violence »¹⁶ qui entrave le commerce, lèse les armateurs et brutalise les marins, est abandonnée au début du règne personnel de Louis XIV au profit d'une institution originale à savoir le système des classes.

Après quelques tâtonnements, Colbert et Usson de Bonrepaus, futur intendant général de la Marine, optent pour la mise en place d'un service militaire obliga-

1:

¹² SHDMT, 13P5-43.

¹³ Pour l'*Encyclopédie*, si caduc signifie « vieux, cassé (...) le mal caduc se dit de l'épilepsie ; elle a été ainsi nommée parce que les malades tombent à la renverse dans l'accès de cette maladie ; cet accident joint aux convulsions qui l'accompagnent donne beaucoup de frayeur aux spectateurs. Cette chute fait souvent périr les malades, surtout lorsqu'elle arrive la nuit, qu'ils sont seuls ou qu'ils tombent d'un lieu élevé. » D'un mât par exemple...

¹⁴ Depuis la fin du XVIIème siècle chaque grand port de guerre dispose de médecins entretenus c'est-à-dire appointés par le roi. Voir Pierre Pluchon (sous dir.), *Histoire des médecins et pharmaciens de Marine et des colonies*, Toulouse, Privat, 1985, p. 69-87.

¹⁵ SHDMT, 13P5-54. Prescription de peu de secours certes car le quartier maître J.H. Floux, est mort cette même année 1797.

¹⁶ Sur cette question, on consultera Jacques Captier, Étude historique et économique sur l'inscription maritime, Paris, 1907; Patrick Villiers et Pascal Culerrier, « Du système des classes à l'inscription maritime : le recrutement des marins français de Louis XIV à 1952 », Revue historique des Armées, n° 146, 1/1982, p.45-53, et pour une récente mise au point, Martine Acerra et André Zysberg, L'essor des marines de guerre européennes (1680-1790), Paris, Sedes, 1997, p. 151-170 et Bernard Lutun, La Marine de Colbert. Études d'organisation, Paris, Économica, 2003, p. 129-177.

toire pour les populations côtières. D'abord expérimentée sur les rivages entre Loire et Garonne, l'opération est étendue, à partir de septembre 1668, à toutes les provinces littorales. Dès 1670, tout le royaume est soumis à cette formule. Les ordonnances de la marine de 1681 et 1689 précisent cette institution qui, rebaptisée Inscription maritime en 1795, est appelée à durer plus de trois siècles¹⁷. Tous les hommes âgés de plus de dix-huit ans, exerçant une activité maritime, sont tenus de se faire inscrire et classer pour se soumettre aux réquisitions en servant un an sur trois sur les vaisseaux du roi; devant la pénurie de marins, la mesure est appliquée à partir de 1692 « aux principales rivières du royaume »18. Par cette décision, les « gens de mer », qui jusqu'alors ne formaient pas un ensemble organisé, tendent à constituer un véritable groupe socioprofessionnel. Cependant, la mise en place de ce système conduit à des refus, des résistances et des rejets, car les marins répugnent à servir sur les vaisseaux du roi pour de longues campagnes, soumis à une stricte discipline et pour une solde insuffisante, lorsqu'elle est versée. Lors des émotions qui jalonnent la mise en place de cette nouvelle forme de recrutement, les hommes susceptibles d'être levés sont souvent soutenus par l'élite locale mécontente de voir l'installation de nouveaux pouvoirs sur des littoraux qui en sont déjà surchargés. Ainsi en est-il de l'émeute des gens de mer que connaît Martigues dès 167019.

Aussi, pour faire accepter ces mesures contraignantes et réduire les résistances rencontrées, l'État accorde un certain nombre de compensations aux marins recrutés ; durant leur conscription – car il s'agit bien de cela pour les marins avant la loi Jourdan de 1799 pour l'armée de terre – ceux-ci sont exemptés du logement des soldats, des tâches de collecteurs d'impôts, des éventuelles poursuites engagées par des créanciers et du service dans les gardes-côtes. Les « classés » reçoivent aussi et surtout le secours d'une caisse des Invalides de la marine instituée par le règlement royal du 22 septembre 1673, avec assistance médicale gratuite et pension en cas de blessures reçues au service du roi. Colbert rend ainsi compte de sa décision d'assistance :

« Si je prends votre vie, en revanche je suis votre père nourricier ; j'institue la Caisse des Invalides, qui n'existe nulle part. Quand vous serez vieux, quand vous serez devenus infirmes au service, je pourvoirai à vos besoins ; si vous avez une femme et des enfants qui, pendant vos longues absences, manquent de pain, la Caisse des Invalides leur en donnera. Telle a été cette institution de paternité, ou plutôt de maternité, qui est le contrepoids de l'inscription maritime ».

Cette création s'inscrit dans le droit fil de la politique d'assistance aux vétérans et estropiés militaires voulue par le « roi de guerre » (Joël Cornette). Néanmoins, les soldats infirmes, qui sont alors admis à l'Hôtel des Invalides créé par

¹⁷ La loi du 9 juillet 1965, en unifiant les obligations militaires, mit fin au régime d'exception des inscrits maritimes ; l'Inscription maritime fut abandonnée en 1967 et remplacée par une administration des Affaires maritimes.

¹⁸ Trop rigide et matériellement impossible à mettre en œuvre, l'alternance des classes fut, après une « brève période de rodage » (André Zysberg), remplacée par un « tour de rôle » défini localement par le commissaire des classes dès le début du XVIIIème siècle ; cette situation fut officiellement entérinée par le maréchal de Castries en 1784.

¹⁹ René Pillorget, « Une émeute de gens de mer (Martigues, 16 août 1670), 93ème Congrès national des Sociétés savantes, Tours, 1968, t. II, p. 313-324.

Louis XIV en 1670 sur proposition de Louvois, ne bénéficient pas d'un régime analogue à celui des gens de mer²⁰. Ils y sont nourris, logés et astreints aux exercices religieux tandis que d'aucuns accomplissent des obligations militaires comme gardes, rondes et garnison de citadelles²¹.

La caisse des Invalides de la marine, dont l'inspiration est peut-être à rechercher dans de lointains dispositifs réglementaires – lois rhodiennes de l'époque hellénistique et législation byzantine, le tout introduit au XIIème siècle dans la coutume de Saintonge, ou code nautique, connu sous le nom de Rôles ou Jugements d'Oléron²² – est totalement autonome et connaît quelques modifications dans son fonctionnement au cours du XVIIIème siècle²³. Son financement est assuré par un versement obligatoire sur toutes les transactions du secrétariat d'État et par un prélèvement de quatre deniers par livre (soit 2,5 %) « sur les gages et appointements reçus par les capitaines, maîtres, patrons, officiers mariniers, matelots et pilotes des négociants au service desquels ils étaient employés au mois ou au voyage »²⁴. Des retenues sont de même calculées pour les paiements « à la part ». Un édit de 1713 fait passer le prélèvement à six deniers par livre (3 %) « y compris sur le total des prises corsaires » alors que depuis 1709, les gens de mer embarqués au commerce, assimilés aux marins de l'État, peuvent prétendre à une pension. Par ailleurs, l'ordonnance de 1681 (titre IV) précise que le marin blessé dans le cadre de son travail sera soigné aux frais du bord et le marin malade aux frais de l'État, en mer comme à terre. Dans l'article XI, on peut lire « (...) s'il est blessé en combattant les ennemis et les pirates, il sera pansé aux dépens du navire et de la cargaison ».

Selon l'ordonnance de 1689, les retenues et prélèvements étaient destinés à la construction de deux hôpitaux maritimes, l'un à Rochefort et l'autre à Toulon, qui étaient alors les deux principaux arsenaux du royaume. Toutefois, le pouvoir central renonce rapidement à la construction de ces établissements et opte pour le versement de pensions aux invalides ou, parfois, à leurs héritiers. Ainsi, « celui qui navigue et qui secourt les marins invalides peut espérer être soulagé à son tour par les bienfaits de ses successeurs »²⁵. Cependant, l'octroi d'une retraite²⁶ ou demi-solde n'est pas automatique et pour y être admis, il faut en faire la demande auprès de l'autorité centrale qui peut la rejeter. Assurément, cette disposition générale, étendue à tous les estropiés et « hors des classes de service », avec pension et droit à la retraite selon un critère d'âge – plus de 60 ans – ou d'infirmité, préfigure dans une cer-

r

²⁰ Jean-Pierre Bois, *Les Anciens soldats dans la société française au XVIII^{ème} siècle*, Paris, Économica, 1990.

²¹ Il y avait ainsi des invalides, anciens militaires à la solde du roi, au fort de Notre-Dame de la Garde et au Château d'If. Pour une étude de cas voir : Laurence Couillault, et Laurent, Pavlidis, « À la rencontre d'une garnison au siècle des Lumières. Les invalides de la citadelle de Saint-Tropez », *Freinet et Pays des Maures*, n°3, 2002, p. 55-76.

²² Dans ces anciens systèmes la responsabilité incombe au commandant et les fonds destinés à dédommager les marins doivent être alimentés et gérés par eux.

²³ Florian Cordon, Les Invalides de la marine. Une institution sociale de Louis XIV. Son histoire de Colbert à nos jours, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1950.

²⁴ SHDMT, 4P1. Ordonnances, édits, règlements.

²⁵ Claude François Achard, *Tableau historique de Marseille et de ses dépendances*, 2 volumes, Lausanne, 1789, p. 377. ²⁶ Ainsi que le rappelle Jean-Pierre Gutton,, *Naissance du vieillard*, Paris, Aubier, 1988, p. 185 : « c'est de 1737 que date le premier usage du mot [retraite] dans le sens de pension assurée aux personnes admises à la retraite et dont le capital est constitué par des retenues sur le traitement ».

taine mesure la Sécurité sociale²⁷ et le Code du travail maritime²⁸. Il s'agit en effet d'un système de répartition et de solidarité entre les générations dans la mesure où celui qui navigue et qui secourt les marins invalides et démunis peut espérer, à son tour, être soulagé par les bienfaits de ses successeurs.

Les réformes de la période révolutionnaire ne font pas disparaître ce « privilège » des gens de mer. L'Assemblée constituante a compris l'importance des services que la caisse des Invalides rendait à la population maritime ; aussi, l'a-t-elle conservée en la laissant indépendante du Trésor public. Placée, sous la Restauration, sous la surveillance immédiate et exclusive du secrétaire d'État de la Marine, elle n'est pas seulement une caisse de secours pour la population maritime, elle est aussi la caisse générale des pensions du département de la Marine et des Colonies en se décomposant en trois services distincts : la caisse des Invalides, la caisse des gens de mer et la caisse des prises. La première perçoit tous les revenus et en forme un fonds de pension et de secours en faveur des gens de mer et de tous les fonctionnaires et employés attachés au département de la Marine et des Colonies, ainsi qu'à leurs familles. La deuxième reçoit, pour les marins absents ou pour leurs familles, les valeurs, objets et produits auxquels ils ont droit ; elle verse chaque année à la caisse des Invalides les sommes non réclamées pendant un délai légal. Enfin, la caisse des prises reçoit en dépôt le produit brut de toutes les prises faites en temps de guerre par les navires de la marine de l'État.

Bourse du marin et assistance privée

La caisse des Invalides ne constitue pas la seule source pour soutenir les populations maritimes en détresse. Secours ponctuels et conjoncturels sont parfois accordés aux marins blessés ou aux familles des tués lors des campagnes militaires. Ainsi, en 1782, à la suite des opérations du bailli de Suffren dans l'océan Indien, lors de la guerre d'Indépendance américaine, la Chambre consulaire de Marseille décide de distribuer 300 000 livres ou 100 000 écus « pour le soulagement des familles des gens de mer de Marseille et de Provence affligées par les malheurs de la guerre »29. Ce « don généreux » conduit les autorités locales – intendant, Chambre de commerce, échevins et députés du commerce - à déterminer s'il convient de donner immédiatement aux familles le secours destiné à chacune après avoir décidé quelle sera la portion des 300 000 livres à assigner aux matelots. C'est en fonction des situations des familles des gens de mer adressées à Malouet, intendant de la Marine à Toulon, que s'effectue la répartition ; au vrai, ces états résultent d'enquêtes menées auprès de correspondants de la Marine en poste à Marseille, Arles, Antibes, Saint-Tropez, La Seyne et Martigues. Le ministre de Castries demande d'ailleurs qu'on lui rende compte « de la manière dont on a distribué les 300 000 livres accordées par la

16

²⁷ Martine Acerra, et Jean Meyer, *Histoire de la Marine française*, Rennes, Ouest-France, 1994, p. 68-69.

²⁸ Adrien Carré, « Notes sur l'historique de la médecine du travail et de l'ergonomie dans la marine », Revue d'Histoire économique et sociale, 1969, n°2, p. 260-289.

²⁹ ACCIM, G 25. Secours aux marins (1782-1792).

chambre du commerce pour le soulagement des familles des gens de mer, et désire avoir un état nominatif de ceux qui ont participé à ces gratifications »; ce à quoi Malouet répond en transmettant un tableau désignant, « dans différentes colonnes, les veuves et héritiers des tués pendant la guerre, de ceux qui ont été blessés ». La règle que les procureurs du pays de Provence prennent pour faire cette distribution, en informant la Chambre de commerce de la modalité retenue, est de « donner 96 livres pour chaque matelot tué et autant pour chacun de ses enfants, et pour chaque famille indigente 48 livres et autant pour chacun des enfants de cette famille. » Par ailleurs, dans la mesure où la guerre a mis les hôpitaux marseillais de la Charité et de la Grande Miséricorde dans la nécessité de fournir des secours à un grand nombre de familles, il paraît juste au ministre de faire apparaître les recteurs de ces hôpitaux dans la répartition. La distribution se poursuit jusqu'en 1790, et même au-delà, si l'on suit ces officiers municipaux de la ville de Hyères qui effectuent des recherches, de concert avec le syndic des classes de la Marine, pour découvrir localement les héritiers d'une famille Lafoy et qui attestent « de la mort de cinq autres marins tués sur les vaisseaux de l'escadre de M. de Suffren qui ne semblent pas compris sur l'état nominatif de l'intendance ». La longueur et la lenteur des démarches conduisent à nous interroger sur l'efficacité de cet « acte de bienfaisance et d'humanité que la chambre de commerce avait voulu exercé en faveur des parents qui ont eu le malheur de perdre des proches dans le combat de l'Inde ».

À côté de cette initiative ponctuelle « du commerce » et des secours plus généraux de la caisse des Invalides, existent des réalisations plus catégorielles. Ainsi, des capitaines de navire et patrons de barque disposent en certains quartiers maritimes, comme à Marseille au XVIIIème siècle et Martigues au siècle suivant, d'une caisse complémentaire pour venir en aide à ceux qui sont âgés, malades ou infirmes ; chaque capitaine, au retour d'un voyage, y verse quatre livres pour son compte et deux livres pour chaque officier de son bord. Les revenus procurés par les opérations de chargement et déchargement de marchandises de quinze bateaux à fond plat ou accons, achetés en 1787 par l'« association des capitaines marins », augmentent également les fonds d'une caisse dont les secours restent toutefois destinés à une minorité³⁰. Toutefois, le modèle est repris et étendu peu après dans les ports voisins à commencer par Toulon. En juillet 1788, dans l'hôpital militaire du portarsenal, plusieurs personnes charitables de la Marine et de la ville – Delort, Dejean, prévôt de la Marine, Delmas, Daniel, Peizenas, chef du service des classes - ont formé une souscription en faveur des marins, de leurs veuves et orphelins nécessiteux. C'est la difficulté de venir à leur secours qui a fait naître l'idée de cette fondation ouverte à leur indigence et entraîné la composition d'une société qui a pris le titre de « bourse du marin ». Chaque souscription est de 24 livres et les fonds qui doivent en provenir ne sont pas seulement destinés à la classe indigente des marins embarqués sur les vaisseaux du roi, mais couvrent aussi les gens de mer qui servent au commerce. Pour prévenir les abus, les souscripteurs, au nombre de soixante, ont établi un règlement qui précise en 24 articles le fonctionnement de cette « caisse

³⁰ Marcel Régis de la Colombière, Fêtes patronales et usages des corporations et associations qui existaient à Marseille avant 1789, Paris - Marseille, 1863, p. 76-78.

complémentaire » d'assurance maladie et vieillesse dont « les secours ne pourront jamais excéder 60 livres pour un don ou 18 livres par mois, distribués avec la proportion qu'exigeront la durée des besoins et la masse des fonds qui seront en caisse (art. 9) ». Cependant, afin que les secours soient équitablement répartis, les commissaires ou gestionnaires de la bourse donnent chaque mois aux recteurs de l'hôpital de la Miséricorde, une liste de ceux qui ont eu part aux bienfaits ; les recteurs agissent pareillement pour empêcher que le même individu ou la même famille reçoive des secours plus étendus que ses besoins. Le directeur du port communique également une liste des marins qui bénéficient des secours de l'œuvre de Saint-Elme, « pour éviter les doubles emplois » (art. 20). La Chambre de commerce de Marseille et la Compagnie royale d'Afrique participent à la bourse du marin, mais afin de collecter des fonds supplémentaires un tronc est placé à la porte de l'hôpital de la Marine avec l'inscription Tronc pour la bourse du marin. Toutefois, les ressources de cette bourse ne suffisent pas à couvrir les besoins de certains événements comme le naufrage, en octobre 1789, du brigantin la Dame Magdelaine, venant de la Martinique à destination de Marseille, eu égard au nombre des victimes. Aussi, permission est donnée par les maires et consuls, ainsi que par les supérieurs ecclésiastiques de la ville pour faire une quête générale : « la permission accordée avec empressement, nous visitâmes les maisons et nous parcourûmes les rues de la ville avec les pauvres naufragés. Grands et petits, pauvres et riches, chacun s'empressait de nous faire quelque don ; des secours assez suffisants pour le moment ont été le fruit de cette démarche »31.

Ces secours, occasionnellement, inégalement et lentement attribués, ne touchent pas la totalité des marins, et ne couvrent pas l'ensemble des besoins des bénéficiaires. Le montant de la demi-solde, pour ceux qui l'obtenaient - et qui correspondait davantage à une « tiers-solde » si on considère la solde attribuée en fonction du grade occupé dans la Marine d'État à la fin du XVIIIème siècle – pouvait en réduire certains « à la triste nécessité de mendier ou de périr de misère », car à la vieillesse et à l'infirmité s'ajoutait souvent la pauvreté³². Aussi, trouve-t-on des « pensionnés invalides » contraints de s'embarquer pour compléter des équipages marchands en période de pénurie de matelots, notamment lors des conflits. D'autres cherchent à être employés dans les arsenaux de la Marine - comme Jacques Fillon levé en 1794 « en qualité de calfat pour servir à l'arsenal du port de la Montagne » –, à s'engager dans les services d'entretien du port comme « au ponton de la cure » ou à « aller à la pêche », si leur état le leur permet, comme Louis Laugier, tandis qu'Antoine Guibert, 41 ans en 1764, mais « atteint d'une hernie complète et absolument hors de service, doit se limiter à faire d'autre pêche que celle des oursins »33. Les autorités médicales peuvent toutefois s'opposer - officiellement tout au moins - à de telles pratiques : ainsi, Jacques Armand, 32 ans en 1762, est reconnu hors de service par « le médecin et le chirurgien major de la mer, car ayant le petit doigt de la main

³³ SHDMT, 13P5-43.

³¹ ACCIM, G 25. Secours aux marins (1782-1792).

³² Marie-Thérèse Martel, Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697), Vincennes, Service historique de la Marine, 1982, p. 307-312.

gauche estropié, étant borgne de l'œil gauche avec une goutte à l'œil droit, à condition qu'il ne fasse d'aucune façon ni le métier de la mer ni de la pêche »³⁴. Néanmoins, si cet autre invalide de 75 ans « ne peut plus sortir de son lit ou de dessus sa chaise », quelques septuagénaires et octogénaires restent actifs jusqu'à ce que la mer ait raison de leurs forces.

Rares sont ces hommes vieillis, cassés et usés qui trouvent refuge auprès de leur proche parenté, fils ou gendre. À la fin du XVIIIème siècle, près de 15 % des invalides marseillais résident dans un appartement qu'ils possèdent ou qui appartient à leur épouse ; les autres sont locataires, sinon co-locataires – laissant parfois à leur décès des loyers impayés – et quelques-uns sont abrités par une institution religieuse³⁵. Les actes notariés signalent quelques cas de solidarités familiales précisées lors de contrat de mariage d'un enfant ou de donations avec réserve de pension. Assortis de compensations matérielles – rente, usufruit – ces accords sont cependant parfois suivis d'actes d'« insupport » entre les différentes générations réunies sous un même toit, en un temps de repli individualiste du couple, comme le montre, dans les foyers maritimes, la faiblesse des familles élargies à un ascendant³⁶.

Malmené par les flots, brisé par le travail et meurtri par les combats, ce « peuple boiteux et paralysé » (Maupassant), ces hommes « usés et cassés » qui « ne valent plus rien » ³⁷ portent simplement dans leur chair la violence de la mer. Dans l'immense majorité des cas, les maux constatés sont étroitement liés aux conditions de travail et à la vie à bord des navires. À toutes les pathologies liées au labeur – accidents, usure des corps, maladies professionnelles – s'ajoutaient pour ces travailleurs de la mer, en raison même de leur statut, les souffrances de la guerre. La question de l'assistance aux gens de mer a été perçue de façon originale et précoce en France, car ces hommes, partagés entre guerre et marchandise, étaient indispensables à la politique de l'État royal. Le droit du travail a ainsi contribué à la pose de fondements juridiques de droits sociaux³⁸.

Cette originalité tend à son tour à renforcer une identité maritime forgée par le travail, par les risques du métier, l'isolement et le besoin de sécurité³⁹. La caisse des Invalides, malgré la modicité des allocations et l'irrégularité des secours distribués, a participé à cette prise de conscience, a solidarisé les gens de mer, alors que

³⁴ SHDMT, 13P5-125.

³⁵ 15 % des invalides meurent dans une des institutions charitables de la cité (hôpitaux Saint-Esprit, des Incurables, des paralytiques ou à l'hospice d'humanité). L'association des capitaines marins possédait à l'hospice des incurables un lit pour un capitaine ou un second ou un officier marinier : voir Marcel Régis de la Colombière, *op. cit.*, p. 77.

³⁶ Archives Communales de Marseille, 2F. Recensement, 1793. Voir Michel Vovelle, *De la cave au grenier. Un itinéraire en Provence au XVIII*^{ème} siècle. *De l'histoire sociale à l'histoire des mentalités*, Québec, Fleury, 1980 et sous sa direction le mémoire de maîtrise de Solange Pérez, *Le monde de la mer à Marseille sous la Révolution,* Aix-en-Provence, 1969.

³⁷ Formule empruntée à nombre de mentions portées sur les matricules par les commis du service des classes. ³⁸ Marie-Laure Goebbels, « Le droit du travail et les gens de mer, aux temps de la création d'un régime social », dans Philippe Sturmel (sous dir.), *Navires et gens de mer, du Moyen-âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2010, p.261-280.

³⁹ Alain Cabantous, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^{ème}-XIX^{ème} siècle)*, Paris, Aubier, 1995.

de vieux navigants se heurtaient dans la cité à une indifférence sinon à une méfiance croissante.

Cette structure – devenue en 1791 un droit et non plus une « faveur royale » – a été renforcée dès la fin du XVIIIème siècle par d'autres institutions et aménagements législatifs traitant des conditions de travail, comme la loi du 21 avril 1898 qui règle la situation des inscrits maritimes en cas de blessures ou de maladies contractées à bord (avec pensions aux marins et aux familles). Elle a été complétée, la même année, par la création de la caisse de Prévoyance des marins français, et modifiée en 1905 par un dispositif qui augmente le taux des pensions tout en réduisant la contribution du matelot. Cet ensemble de dispositions publiques, que renforcent d'indispensables solidarités privées – familiales, confessionnelles – continue dans une large mesure d'apparaître comme un facteur identitaire pour les travailleurs de la mer même si leur système de protection d'exception, notamment pour les pensions de retraite et d'invalidité, est tombé dans le droit commun au milieu du XXème siècle⁴⁰.

⁴⁰ Toujours attachés à la caisse de Prévoyance, devenue aujourd'hui Établissement national des Invalides de la marine (ENIM) il date, dans sa forme actuelle, d'un décret de 1953, modifié en 1999.

Pour une analyse de la protection sociale et sanitaire au XIXème siècle on consultera Émilie Didier, La protection sociale et sanitaire des gens de mer : l'exemple des Alpes-Maritimes de l'Empire à la IIIe République, 2 volumes, ex. dacty-lographié, thèse préparée sous la direction du professeur Olivier Vernier et soutenue devant l'université de Nice-Sophia-Antipolis en 2006.

LES SAINTS PROTECTEURS DES MARINS DANS LE COMTÉ DE NICE ET SES MARGES

Luc-F. THÉVENON Conservateur en chef du patrimoine Docteur en Histoire

Les gens de mer ont, de tout temps, cherché des protecteurs qui puissent les préserver des multiples dangers rencontrés au cours de leurs navigations. Ils leur ont dédié des sanctuaires qui souvent dominent le littoral afin qu'on les aperçoive depuis le grand large. Régulièrement, ils y déposent des ex-voto qui témoignent des péripéties vécues et de l'action salutaire des protections sollicitées. Leurs corporations y entretiennent des autels dédiés au saint qu'ils se sont choisi. Beaucoup de ces églises votives sont dédiées à la Vierge, en particulier sous le vocable de Notre-Dame de la Garde. Celle de Marseille est évidemment mondialement connue ; dans nos régions d'autres ont cette même dédicace : N.-D. de la Garde dite de la Garoupe à Antibes, Notre-Dame de la Garde au Poggio de San Remo. En Pays niçois, Notre-Dame des Miracles sur le plateau d'Utelle est due elle aussi à l'issue heureuse d'un naufrage. En complément de cette bienveillance mariale très appréciée, d'autres protecteurs étaient sollicités.

En Méditerranée, le premier d'entre eux est **Saint Nicolas** qui est tout autant vénéré par les mariniers des principaux fleuves, à commencer par ceux du Rhône. St Nicolas serait né vers 270 à Patras en Lycie, région de l'extrême sud de la Turquie entre Rhodes et le golfe d'Adalia. Il serait mort en 342. La légende voudrait que les Lyciens, qui étaient de hardis navigateurs et des pirates audacieux, l'aient choisi comme évêque de Myre leur capitale. Ses reliques furent transférées à Bari en 1087 où un magnifique sanctuaire lui fut élevé. Les croisés qui embarquaient dans le sud de l'Italie, le plus souvent à Brindisi, ne manquaient pas de venir se recueillir devant sa chasse conservée dans la crypte. C'est par l'Italie méridionale, après sa conquête par les Normands, que son culte se propagea dans le nord de l'Europe où les villes hanséatiques le prirent souvent comme patron¹.

Récupération du culte de Neptune, il est le protecteur principal des marins en Méditerranée, comme des mariniers et bateliers dans toute l'Europe². À ce titre une chapelle lui est souvent dédiée sur ou près d'un pont, comme à Lyon sur le Rhône,

² Louis Réau, *Iconographie de l'art chrétien, tome III Iconographie des saints, vol II G* − *O*, PUF, Paris, 1958, pp 976 à 988. Colette Méchin, *St Nicolas*, collection Espace des hommes, Berger-Levrault, Paris, 1978.

¹ Parmi ces villes hanséatiques, citons Tallinn en Estonie où la plus grande église est dédiée à St Nicolas. Elle abrite, placé au maître-autel, le fameux « *retable de Saint Nicolas et Saint Victor* » exécuté en 1482 par le maître de Lübeck, Hermen Rode, un émule de Hans Memling.

Grenoble sur l'Isère, Mâcon sur la Saône, etc. À Avignon, sur le fameux Pont-St Bénezet, deux chapelles se superposent : l'une dédiée au fondateur Bénezet est en contrebas d'une pile et accessible par un escalier. L'autre, qui la recouvre, consacrée à St Nicolas, ouvre sur le tablier c'est-à-dire directement sur le passage des voyageurs. Il est donc très présent dans l'iconographie du Moyen Âge³. Dans la Méditerranée orientale, toutes les îles, même les plus petites, ont une chapelle dédiée à Saint Nicolas.

Parmi les représentations de ses miracles salvateurs de navires, citons Vitale de Bologne dans le « *Polyptyque du Couronnement de la Vierge* » où il intervient deux fois⁴. Puis Gentile da Fabriano dans la prédelle du « *Polyptyque de St. Nicolas* »⁵, qui a été copié à plusieurs reprises, notamment par Bicci di Lorenzo dans le panneau de « *St. Nicolas sauve un bateau pris dans la tempête* »⁶ ; ici noter ce détail technique particulier : la bonnette maillée qui est une voile en deux parties réunies par un transfilage qu'il suffit de couper pour l'affaler, système bien plus rapide et sûr que la prise de ris dans les rafales. Fra Angelico, dans la prédelle du polyptyque de Pérouse dédié à Saint Nicolas, évoque aussi cette spécialité⁷ .

Dans nos régions, il fait d'abord l'objet d'un polyptyque monumental peint par Ludovic Bréa en 1500 pour l'église de Monaco qui lui était dédiée⁸. Il trône comme il se doit dans le panneau du centre. Ici l'artiste niçois s'est sans doute inspiré du panneau de Saint Nicolas du Maître de la Légende de Sainte Lucie⁹, dont l'activité à Bruges est située entre 1435 et 1510 ; il fait la synthèse des influences des grands peintres de Bruges et de Bruxelles, Jan Van Eyck et Hans Memling notamment.

Mais la préférence des gens de mer en Méditerranée nord-occidentale va vers **Saint-Elme**. Aussi appelé Saint Érasme, il protégeait les navires de la foudre qui pouvait briser la mâture et incendier le navire. Les mâts jouaient le rôle de paratonnerre et pendant les tempêtes grésillait à leur sommet le « *feu St Elme* » ¹⁰. Les marins

³ Giovanni Fallani, *Iconografia di San Nicola nella pittura italiana*, Fede e Arte V, Cité du Vatican, 1957 (revue internationale d'art sacré de la Commission Centrale Pontificale).

⁴ Vitale de Bologne, polyptyque du « *Couronnement de la Vierge* », huile sur bois, 1347-48, Udine, pinacothèque du baptistère.

⁵ Gentile da Fabriano, « *Polyptyque de St. Nicolas* » huile sur bois, 30 x 62 cm, c.1425, Rome, Pinacothèque Vaticane.

⁶ Bicci di Lorenzo, « *St. Nicolas sauve un bateau pris dans la tempête* » huile sur bois, 28 x 59 cm, c.1443, Oxford, Ashmolean museum.

⁷ Fra Angelico, « *polyptyque de St Nicolas »*, dit « *de Pérouse* », huile sur bois, 1436-37, Rome, Pinacothèque Vaticane.

⁸ Ludovic Bréa, « *St Nicolas et divers saints* », huile sur panneau de peuplier, 202 x 260 cm, daté du 20 août 1500, signé ; ce polyptyque, réalisé pour le maître-autel de l'église monégasque qui a été rasée à la fin du XIXe, est aujourd'hui dans une chapelle latérale de la cathédrale.

⁹ Maître de la légende de Ste Lucie, « *St Nicolas* », huile sur panneau de chêne, 101 x 81,5 cm, vers 1486-93, Bruges, Groeningemuseum.

¹⁰ Feu St Elme (et non "de" St Elme), petite aigrette lumineuse qui apparaît à l'extrémité des mâts des navires ou aux filaments de leurs cordages et qui est due à l'électricité atmosphérique.

niçois entretenaient son autel dans la chapelle qu'ils lui avaient dédiée chez les carmes de l'église San Giaume (auj. N.-D. de l'Annonciade dite Sainte Rita). De même ceux de Cannes avaient fondé sa chapelle dans l'église N.-D. d'Espérance. Elle est ornée d'un tableau qui porte cette inscription : « St Elme protecteur des marins / priez pour nous ». Le sanctuaire de Montegrazie, dans la proche Ligurie, le représente dans une fresque de Gabriele della Cella da Finale, en 1498. À Finale il est appelé San Termi ou San Thermo et a, sous ce titre, un autel dans la paroissiale San Giovanni-Battista. Sur la toile datée 1629 il est réuni à Saint Nicolas.

Dans les montagnes, Saint-Elme/Érasme évitait aux troupeaux d'être foudroyés. C'est un risque qui concernait plus particulièrement les ovins qui, en cas d'orage, se serrent les uns contre les autres tandis que leur toison se gorge d'eau. La foudre tombant sur cet amalgame peut tuer une centaine de bêtes¹¹.

On ne le confondra pas avec Saint Pierre Gonzales (Astorga-Léon 1190-Tuy-Galice 1246) dit San Telmo. Ce dominicain qui, pour relier les Baléares à la Catalogne, utilisait son manteau comme esquif est très vénéré des marins dans les pays catalans et en Galice dans le nord-ouest de l'Espagne. Les marins galiciens prétendent l'avoir vu souvent au milieu de la tempête, au sommet des mâts, ou aux extrémités des vergues tenant dans sa main une chandelle allumée de couleur verte. Après son apparition la mer redevient calme. À Las Palmas des Canaries les navigateurs de l'océan lui ont bâti un sanctuaire au XVIème siècle. Puis son culte gagna l'Amérique espagnole ; il est le patron d'un important quartier de Buenos-Ayres. En fait c'est un doublet de Saint-Elme dont, hormis le costume, il a les mêmes attributs¹².

Dans ce domaine maritime, il en est de même de Raymond de Pennafort, dominicain qui fut maître-général de son ordre. Envoyé aux Baléares par le roi Jacques I^{er} d'Aragon, il désire retourner à Barcelone contre la volonté du souverain. Celui-ci interdit à tous les marins de le prendre à leur bord, de lui vendre ou de lui louer un bateau. Alors Raymond de Pennafort étend sur l'eau sa cape noire de dominicain, en relève un pan en guise de voile sur son bâton, et navigue ainsi à une vitesse fulgurante jusqu'à Barcelone. Cet extraordinaire exploit a fait de lui le saint patron des véliplanchistes!

440. Il est dit San Thermo sur la côte du ponant ligure notamment à Finale et Noli : Plures, Il finale e il mare, cat expo du musée d'archéologie en juin-octobre 2005, Institut Etudes Ligures, Finale, 2005. On ne le confondra pas avec St Pierre Gonzales dit San Telmo, dominicain qui, pour relier les Baléares à la Catalogne,

utilisait son manteau comme esquif; il est très vénéré des marins dans les pays catalans.

¹¹ Louis Réau, Iconographie de l'art chrétien, tome III Iconographie des saints, vol I: À - F, PUF, Paris, 1958, pp 437-

¹² Un tableau le représente peint par Antoni Guerra le jeune (1666-1711). Saint Elme, 1701, huile sur toile, 199 x 134 cm, Perpignan, Musée Hyacinthe Rigaud. Cf: RP P.-G. Kerambrun (O. F. P.), St Telme de l'ordre de St Dominique, patron des marins, Desclée, de Brouwer et Cie, Lille, 1899, 32 pages.

C'est sans doute encore un phénomène d'homonymie qui fait que **Saint Nicolas de Tolentino**, un Ermite de Saint Augustin à la bure noire et la ceinture de cuir, soit invoqué parfois par les marins, comme le démontre le panneau de Giovanni di Paolo, c.1450, conservé aujourd'hui à l'Art Muséum de Philadelphie¹³. Ici Giovanni emprunte l'iconographie de l'histoire de ce moine à l'œuvre de Gentile da Fabriano déjà citée ci-dessus. Ce saint est très populaire dans le Comté de Nice, mais comme intercesseur des Âmes du Purgatoire. Il figure à ce titre sur de nombreux tableaux.

Mais les marins de nos régions multipliaient les recours. Sainte Claire, que le même Giovanni di Paolo peint sauvant un navire en détresse¹⁴, était invoquée par les marins de la Ligurie du Ponant surtout pour « avoir un ciel clair », mais aussi lors des tempêtes. Le chroniqueur Barthélémy, dans son *Livre des Conformités* composé entre 1385 et 1399, rapporte comment un bateau pisan pris dans une tempête nocturne fut sauvé par Sainte Claire après que toutes les autres invocations se soient avérées vaines¹⁵. Dans la cathédrale d'Albenga un ex-voto daté du 22 avril 1436 en témoigne. Peint à la fresque sur un enfeu, on y voit autour de Sainte Claire en pied, le donateur agenouillé et le bateau mis à mal par les rafales de vent¹⁶. Près de Gênes, d'autres ex-voto rappellent les pouvoirs maritimes de la sainte ; l'un remonte à 1440. Sa réputation s'étend à l'Atlantique : dans l'église Saint Pierre de Soubise près d'Oléron, Sainte Claire et Saint-Elme figurent sur un ex-voto marin daté de 1748.

Toujours dans la proche Ligurie, à Triora vallée de l'Argentina, une chapelle couverte de fresques de la fin du XVème, est dédiée à **Saint Bernardin de Sienne**. On y voit l'éminent prédicateur franciscain du XIVème siècle, intervenir pour un bâtiment pris dans la tourmente. Il s'agit de la représentation précise d'une nef de

¹³ Giovanni di Paolo, « Saint Nicolas de Tolentino calme la tempête », 1456, Philadelphia, Museum of Art.

¹⁴ Giovanni di Paolo, « *Ste Claire sauve un navire en perdition* », huile sur peuplier, 21 x 30 cm, vers 1455-60, Berlin Dalhen musée municipal.

^{15 &}quot;Texte de Barthélémy de Pise : « Un grand nombre d'hommes de la cité de Pise, qui faisaient voile vers la Sardaigne, essuyèrent en mer, pendant une nuit ténébreuse, une violente tempête ; le navire s'étant ouvert par le fond, tous ceux qui s'y trouvaient, constatant qu'il était perdu, se recommandèrent tout en larmes à la glorieuse Vierge Marie et à beaucoup de saints. N'obtenant rien et voyant la mort imminente, ils appelèrent Sainte Claire d'Assise à leur secours, lui promettant que, s'ils échappaient à ce péril, ils iraient pieds nus et en chemise, la corde au cou, avec un cierge d'une livre à la main, de Pise à Assise, visiter son sanctuaire. À peine avaient-ils formulé ce vœu, que ces hommes distinguèrent dans le ciel trois lumières : l'une se posa à la proue du navire, l'autre à la poupe, la troisième descendit dans la cale, et l'ouverture du bâtiment par laquelle l'eau entrait se referma, la mer se calma et le vent devint propice. Quant aux trois lumières, elles ne quittèrent pas le navire. On arriva pendant la nuit au port d'Oristano. Dès que les voyageurs furent descendus à terre et les marchandises débarquées et en sûreté, les trois lumières s'éteignirent et le navire fut englouti dans la mer. De retour à Pise, ces hommes accomplirent avec grande dévotion le vœu qu'ils avaient fait à Madame Sainte Claire ».

¹⁶ Anonyme ligure, ex-voto, fresque 1456, Albenga duomo, cf Mariateresa Anfossi (s/dir), *Navi e navigazione in Riviera nell'età di Cristoforo* Colombo, Città di Imperia, Imperia, 2006, pp 28-29.

commerce typique de la Méditerranée avec ses trois mâts, sa hune, ses châteaux couverts à la proue comme à la poupe¹⁷.

Cette illustration parfaitement documentée d'un voilier se retrouve avec cette fois **Saint Antoine-l'Ermite** comme protecteur salvateur, sur la voûte du porche du sanctuaire de St Antoine de Ranverso qui fut la principale succursale des Antonites en Piémont. En dépit de sa taille importante, cette nef dite « génoise » n'a que trois mâts, des nids de pie (et non des hunes) et surtout une voile de gabie ou de hune qui est une innovation de l'extrême fin du XIVème 18. Il s'agit d'un navire mythique : il aurait servi à la translation en 1095 des reliques du saint initiateur du monachisme, de Constantinople en France. Elles furent placées dans l'abbaye mère de l'ordre à St Antoine-en-Viennois dans l'Isère 19. L'image est anachronique évidemment puisqu'il s'agit d'un navire du XVème siècle.

¹⁷ Anonyme ligure, « *St Bernardin sauvant des naufragés* », fresque, vers 1485, Triora (arrière-pays de San Remo), chapelle St Bernardin, cf Mariateresa Anfosi, op. cit., pp 32-33.

¹⁸ Giacomo Jaquerio, « *St Antoine secourt des marins* », fresque, vers 1440 porche de l'abbatiale St Antoine de Ranverso près de Turin.

¹⁹ Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare dal medio evo a oggi*, catalogue d'exposition, mars-avril 2103, Turin, 2013, p 11.

EN MARGE DE LA PROTECTION SOCIALE : NOTE SUR LES EX-VOTO MARINS EN MÉDITERRANÉE

Olivier VERNIER Université de Nice-Sophia Antipolis Laboratoire ERMES

La protection sociale des « travailleurs » de la mer et de leur famille s'est donc construite par la volonté du pouvoir central d'un État régalien aux frontières maritimes d'exception dans un espace européen en devenir. Les considérations de l'édification d'une marine de guerre et d'une marine de commerce fortes en sont les fondements, qu'ils soient tour à tour ou simultanément, politiques, diplomatiques, juridiques, administratifs et économiques.

Mais il faut avoir à l'esprit que concomitamment, depuis le Moyen-Âge, « guidés » par le clergé, premier ordre du royaume, comme l'ensemble des populations¹, les marins confient leurs destinées à l'au-delà et donc à la protection divine ; celle-ci s'affirme comme en quelque sorte, un corrélat de la protection « terrestre ». C'est pour cette raison que notre *Bulletin* - comme il l'a fait antérieurement sur d'autres thèmes - souhaite aborder cet aspect important et symbolique aux confins de l'histoire des cultes, de l'histoire des mentalités, de la sociologie et de l'ethnologie et donc de l'histoire de la protection sociale.

Ainsi, jusqu'à la draconienne laïcisation de la société par la Révolution française et même au-delà -, comme l'ont montré les historiens des sensibilités dont Jean Delumeau², les populations françaises dans cette société chrétienne, sollicitent, tant dans les milieux urbains que ruraux, par de nombreux rituels la protection divine ; sur les littoraux, les processions de la Saint-Pierre ou de la Saint-Elme, les messes des prud'homies de pêche, les bénédictions des embarcations et de la mer, les saluts militaires à la mer sont autant de manifestations de piété populaire³. Même dans une Provence déchristianisée ainsi que l'a étudié Michel Vovelle⁴, la ferveur publique est manifeste et même ostentatoire⁵ et la sociabilité est exacerbée, on le sait grâce aux travaux de Maurice Agulhon⁶. Les pèlerinages et les romérages⁵ dans des chapelles situées sur le littoral méditerranéen, mais

¹ Cf. André Gueslin et Pierre Guillaume (dir.), De la charité médiévale à la Sécurité sociale : économie de la protection sociale du Moyen âge à l'époque contemporaine, Paris, Les éditions ouvrières, 1992, 337 p.

² Voir Jean Delumeau, Rassurer et protéger: le sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois, Paris, Fayard, 1989, 667 p. et La peur en Occident: XIV^{ème}-XVIII^{ème} siècles, Paris, Hachette, 1999, 607 p.

³ Analysées par Alain Cabantous, Le ciel dans la mer: christianisme et civilisation maritime (XVI^{ème}-XIX^{ème} siècles), Paris, Fayard, 1990, 432 p.

⁴ Michel Vovelle, Piété baroque et déchristianisation en Provence au XVIII^{ème} siècle, Paris, Plon, 1973, 697 p.

⁵ On se reportera avec profit à Marie-Hélène Froeschlé-Chopard, La religion populaire en Provence orientale au XVIIIe siècle, Paris, Beauchesne, 1980, 418 p.

⁶ Maurice Agulhon, Pénitents et francs-maçons de l'ancienne Provence, Paris, Fayard, 1968,

⁷ Le romérage (contraction de roumieu, « pèlerin », et de viage, « voyage » à Rome) s'accomplit souvent vers une chapelle d'un saint patron local : voir Claude Marro, « Romérages et pèlerinages en Provence orientale à l'époque contemporaine », *Annales Société scientifique et littéraire de Cannes*, LVIII, 2013, p. 111 sq.

aussi en hauteur, sur des collines, sont périodiquement organisés par le clergé local et la population.

Dans ces lieux de culte, parfois depuis l'Antiquité gréco-latine, en Occident, les navigateurs en danger ont manifesté leurs angoisses devant les caprices de la *Mare nostrum* par un geste votif⁸. Certes dans la mer du Levant, les périls sont différents de ceux de la mer du Ponant, sur les rivages de l'Océan Atlantique et de la mer du Nord. Néanmoins, sur nos rivages méditerranéens, sur cette mer fermée, les conditions de navigation ne sont pas les mêmes : comme l'écrit l'historien spécialiste des pauvres et de la pauvreté, le médiéviste Michel Mollat du Jourdin : « en particulier, la soudaineté des tempêtes et la violence des vents ont raison, même à faible distance des ports et des abris, des navires les plus marins. La proportion des ex-voto relatifs à des événements de mer survenus à de simples barques de pêche est relativement élevée. » Autre danger moins fréquent sur l'Océan, est la piraterie barbaresque depuis les côtes africaines que l'on rencontrera jusqu'au milieu du XIXème siècle, ainsi sur les rivages niçois pendant la Restauration sarde.

Toute une cartographie des dangers naturels et humains auxquels sont confrontés les gens de mer pourrait être édifiée à partir des ex-voto. Dangers des caps et des détroits avec leurs coups de vent et leurs courants contraires drossant les navires à la côte, dangers des routes commerciales au large comme près des côtes guettées par les pirates, dangers des passages stratégiques truffés de mines lors des nombreuses périodes de guerres navales comme terrestres.

Ainsi, dans de nombreux chapelles et lieux de dévotion côtiers, des marins naviguant en Méditerranée, mais aussi sous tous les cieux et toutes les mers¹0 – les inscriptions l'attestent -, se recommandent pour eux-mêmes et leurs familles, à Dieu, souvent à la Vierge, « La Bonne Mère », Notre-Dame-de-la-Garde, Notre-Dame-de-Bon-Port, Notre-Dame-d'Espérance, Notre-Dame-de-Consolation, Notre-Dame-de-Pitié, Notre-Dame-de-Grâce, Notre-Dame-des-Marins... qu'elle soit marseillaise, martégale (Martigues), sanaryenne (Sanary-sur-Mer), hyéroise, borméenne (Bormes-les-Mimosas) tropézienne, cannoise, vallaurienne (Vallauris) ou antiboise, mais aussi aux saints maritimes, comme l'a évoqué supra le conservateur en chef Luc Thévenon, ancien directeur du Musée d'Art et d'Histoire de Nice. Les sanctuaires à l'intérieur des terres accueillent également les grati-

⁸ La source principale de ces lignes est le catalogue d'exposition qui fait encore autorité: Ex-voto marins de Méditerranée [Texte imprimé]: Collioure, Château royal, mai-juillet 1978, Antibes, août-octobre 1978, Marseille, Vieille-Charité, octobre 1978-janvier 1979 / [exposition organisée par le Musée de la marine et Association pour la sauvegarde et l'étude des exvoto marins et fluviaux]; [catalogue par Jean Lepage et Éric Rieth], Paris, Musée de la Marine, 1978, 146 p.

¹⁰ A la différence de la Bretagne et de son imposant « Mémorial aux marins morts pour la France », érigé en 1927, sur initiative de Georges Leygues, ministre de la Marine et de l'amiral Guépratte, député du Finistère, à la pointe Saint-Mathieu, à l'extrémité de la France (une stèle couronnée d'un buste de femme en coiffe de deuil, *mater dolorosa* incarne la douleur morale et la tristesse d'une mère ou d'une veuve de marin), la Provence et le Comté de Nice maritimes ne furent jamais dotés d'un semblable monument. Tout au plus, des stèles sont érigées pour commémorer parfois des naufrages, peu de traces en demeurent, hormis la pointe du Cap Martin avant Menton. Des monuments aux morts de la Grande Guerre symbolisent le sacrifice des gens de mer par des ancres, des cordages et des gouvernails tels en portent témoignage pour les Alpes-Maritimes les monuments du Cros de Cagnes ou de Menton hormis la présence de l'ancre de Marine pour évoquer « l'armée de mer ». Nous remercions Madame Jacqueline Cuvier, docteur en histoire, présidente de l'Association « Les Appels d'Orphée » qui se consacre à l'étude et à la défense des lieux de mémoire que sont les cimetières, de nous avoir amicalement signalé le monument aux marins érigé au cimetière de Caucade à Nice : il célèbre notamment les victimes locales de l'explosion accidentelle du cuirassé *Iéna* à Toulon le 12 mars 1907.

tudes et les angoisses des marins : que ce soit Saint-Férréol à Lorgues (Var), Notre-Dame-de-Valcluse, entre Cannes et Grasse, Notre-Dame de Grâce à Vallauris (Alpes-Maritimes) ou à Laghet et à Utelle, les plus importants sanctuaires mariaux du Comté de Nice ou encore, pour le Vaucluse, Sainte-Anne d'Apt.

Selon le spécialiste de la question, l'historien moderniste Bernard Cousin qui leur a consacré sa thèse d'État¹¹, l'ex-voto, document iconographique, très fréquent en Provence au cours des quatre derniers siècles (en particulier à compter de 1750), est la matérialisation d'un remerciement ou d'une demande de protection.

La spécificité des ex-voto marins méridionaux a été décryptée par B. Cousin¹² qui évoque une proportion des ex-voto liés à la Mer de l'ordre du dixième du corpus qu'il a patiemment élaboré. Le support de bois, de toile, de carton ou de tôle représente souvent la scène du miracle avec l'intervention céleste qui a sauvé du naufrage, de l'accident, de la capture ou de toute autre fortune de mer - au sens d'événement funeste - ; souvent le miraculé et ses proches sont figurés en position d'action de grâces. La typologie des ex-voto établie par M. Mollat du Jourdin est de quatre sortes : gratulatoire, propiatoire, commémoratif ou même surérogatoire (au sens de superfétatoire), mais ils correspondent tous aux métiers de périls que constituent les activités maritimes. Particulièrement, les deux derniers types d'ex-voto témoignent de ces risques permanents encourus : « le marin affronté à une vie difficile où le danger potentiel est permanent, peut, à la fin d'une traversée, ou d'une carrière, remettre un ex-voto qui ne soit pas remerciement d'un sauvetage particulier, mais d'une protection constante. »

L'originalité de ces témoignages de la vie maritime dépasse le support de la représentation figurée (peintures à l'huile, gouaches, aquarelles, gravures, lithographies, photographies à l'époque contemporaine...), car ils se concrétisent dans des objets du quotidien qu'on retrouve rarement dans les ex-voto « terrestres ». Ainsi sont offertes des statues (La Ciotat, Cros-de-Cagnes), des bannières de procession (Saintes-Maries-de-la-Mer) des maquettes très soignées de navires (Cannes) parfois impressionnantes, des demi-coques (Antibes).

Les objets personnels ou de souvenir sont nombreux et divers : vêtements de naufragés (Marseille), décorations militaires (Laghet), éléments d'uniformes et armes (Marseille), œufs d'autruche et rostres de poisson-scie (Cipières, Alpes-Maritimes), plaques de marbre (Six-Fours-les-Plages, Var) ou même des fers de prisonniers des Barbaresques (Saint-Tropez). Enfin, il est symbolique de mentionner les « Trésors des pêcheurs » conservés dans les églises telle la cathédrale Sainte-Réparate à Nice, et constitués de poissons stylisés en tôle d'argent ciselée (souvent des rougets, des mulets et des sardines). Parfois, ils étaient accrochés aux ostensoirs processionnels. Perpétuant une antique tradition païenne, la confrérie des pêcheurs les offrait comme espérance divine de bonnes pêches et donc de prévention contre la précarité et la disette qui pouvaient fréquemment les frapper ainsi que leurs familles. On retrouve finalement en quelque sorte, un aspect de la protection « sociale » de l'époque...

¹¹ Bernard Cousin, Le Miracle et le quotidien, Les ex-voto provençaux, images d'une société, Aix, Université de Provence, 1983, 339

¹² Ex-voto marins de Méditerranée..., op. cit. p. 15-19.

LES SOCIÉTÉS DE SAUVETAGE EN MER AU SECOURS DES NAUFRAGÉS AU XIX^{EME} SIECLE : CONSTRUCTION D'UNE CAUSE NATIONALE, ENTRE ENGAGEMENT PHILANTHROPIQUE ET CONTRÔLE ÉTATIQUE

Delphine RAUCH Doctorante à l'Université de Nice Sophia Antipolis

« Lorsqu'un équipage est contraint d'abandonner son navire désemparé ou brisé sur un écueil, il lui est souvent impossible de se sauver avec les seules ressources que lui offre le bord. Les embarcations dont il dispose sont insuffisantes ou incapables de lutter contre une mer démontée, et si les habitants de la côte ne viennent pas à son secours [...] c'en est fait des hommes qui le montent »¹. C'est l'implacable constat fait notamment en 1886.

Si la notion de sauvetage en mer est née au XIXème siècle d'initiatives privées, l'intérêt pour cette question et les premières tentatives pour l'organiser sont plus anciens et protéiformes. L'histoire du sauvetage maritime est liée à la découverte du milieu marin par les hommes, qui s'en remettent à Dieu pour échapper aux naufrages et aux pillages². Dès l'époque romaine, quelques dispositions impériales protègent les naufragés et leurs biens, tout en favorisant leur sauvetage³. En France, les rôles d'Oléron⁴, adoptés au XIIème siècle, sont considérés comme les premières règles instituant une aide aux naufragés. « Au cours du XIIIème siècle, les maisons hospitalières de secours et les confréries de pêcheurs, ayant pour vocation le sauvetage et l'assistance aux familles de disparus, se multipli[ent] »⁵. Au XVIème siècle, une ordonnance de François Ier de 1517 confie la surveillance du littoral aux amiraux et leur prescrit d'intervenir lors de naufrages. Sous Colbert, l'ordonnance de la marine

¹ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Annales du sauvetage maritime, t.1, janv. 1866, p. 3.

² « Certaines régions étaient connus dans l'Antiquité pour la nature inhospitalière de leurs côtes [...] les dangers de la mer s'accroissent par une pratique dont l'exercice ne disparaît qu'au XIX^e siècle, celle des naufrageurs [...] des feux allumés sur les côtes rocheuses font croire au capitaine qu'il s'agit d'un port : le navire heurte les rochers et s'échoue sur le rivage, après qui les naufrageurs se livrent au pillage », Loulia Velissaro-poúlou-Karakosta, Les Nauclères Grecs : recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé, Paris, Minard, 1980, p. 157.

³ Un « sénatus-consulte rendu sous Claude ordonne aux habitants du littoral de porter secours aux naufragés, et applique les peines de la loi Cornelia de sicariis à ceux qui auront violemment mis obstacle aux secours [...] Adrien et Antonin [...] montrèrent une constante sollicitude pour les naufragés », Jules Halgand, Sauvetage, assistance et obligation de secours en droit maritime, Rennes, impr. Fr. Simon, 1901, pp. 7-9.

⁴ Les articles 28, 29 et 30 des jugements d'Oléron font « défense d'enlever aux naufragés leurs biens et effets, sous peine, contre les transgresseurs, d'être maudits et excommuniés de l'Église et d'être punis comme larrons ».

⁵ Gaëlle Roland, « La solidarité en mer : l'odyssée du sauvetage maritime », *Armen*, juillet-août 2006, n° 153, p. 6.

d'août 1681 impose aux sujets de porter secours aux naufragés⁶. Au siècle suivant, un arrêté du Directoire⁷ oblige les témoins de naufrages à en informer les autorités qui procèdent au sauvetage. Mais, s'en remettant aux bénédictions de la mer, le peuple continue d'être fataliste et pense qu'en voulant lutter contre les naufrages, « on sacrifie plus d'hommes qu'on ne réussit à en sauver »⁸. Au siècle des Lumières, cette opinion évolue. Avec le développement et le perfectionnement de la navigation, à la fois marchande et plaisancière, l'Europe est, en effet, confrontée, au début du XIXème siècle, à une augmentation du nombre de catastrophes maritimes et à une prise de conscience collective⁹, qui l'oblige à repenser la question du sauvetage des naufragés¹⁰. Or, cette question soulève un certain nombre de difficultés, notamment celle de savoir par qui le sauvetage doit être organisé et défrayé. « On assiste alors à une confrontation entre deux mondes : le monde institutionnel basé sur des intérêts économiques et politiques, et le monde des marins »¹¹.

En tant que puissance navale dominante de l'époque, l'Angleterre est la première à s'intéresser à cette problématique. Après la construction d'un bateau de sauvetage en 1789¹² et la fondation d'une station de sauvetage en 1824, celle-ci se dote,

,

⁶ L'ordonnance place sous protection et sauvegarde « les vaisseaux, leur équipage et chargement qui auront été jetés par la tempête sur les côtes » et enjoins aux sujets de « faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage », *Ordonnance de la marine d'août 1681*, Paris, Charles Osmont, 1714, Livre IV « De la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer », Titre IX « Des naufrages, bris & échouements », art. 1 et 2, pp. 414-416.

⁷ L'arrêté reconnaît que « les bâtiments qui échouent ou se perdent sur les côtes sont souvent exposés à des violences et au pillage de ceux mêmes qui devraient leur porter assistance, et les garantir des suites d'un malheur » et énonce « la nécessité d'assurer aux bâtiments naufragés les secours que leur position réclame, et de réprimer un genre de délit qui blesse toutes les lois de la société et de l'humanité », Arrêté du Directoire exécutif du 27 thermidor an 7 (14 août 1799), qui prescrit des mesures pour le sauvetage des bâtiments naufragés, J.-B. Duvergier, Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'État depuis 1788 jusques et y compris 1824, 1825, t.11, pp. 318-319.

⁸ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du Sauvetage maritime*, 4^{ème} année, t. 4, janv. 1869, p. 238.

⁹ Cette prise de conscience est notamment relayée par les peintres et les écrivains. Voir notamment le tableau « Le Radeau de la Méduse » peint par Théodore Géricault et exposé au Musée du Louvre, et celui de Claude Joseph Vernet, « Tempête avec naufrage d'un vaisseau », exposé au Musée Calvet d'Avignon. Voir aussi les œuvres « Paul et Virginie de Bernardin de Saint-Pierre, « Mémoires d'outre-tombe » de François-René de Chateaubriand et « Les travailleurs de la mer » de Victor-Hugo.

¹⁰ Le terme sauvetage « émerge vers 1773. Il est accepté par l'Académie en 1835. Jusqu'au milieu du XXème siècle au moins, il n'est pas spécifiquement maritime, mais tend à désigner l'action de sauver une personne, quel que soit le lieu ou la circonstance [...] Le terme « sauveteur », apparu vers 1816, justifie du même usage et devient courant vers 1830 », Frédéric Caille, « Le citoyen secoureur. Secours publics, sauveteurs et secouristes en France à la fin du XIXème siècle », *Politix*, vol. 11, n° 44, 4e trimestre 1998, note 1, p. 39.

¹¹ Patricia Thibaudeau, *Sauver des vies : la Société nationale de sauvetage en mer*, Paris, Textuel, 2001, coll. Le génie associatif, p. 75.

^{12 «} Le naufrage de l'Aventure, survenu en 1789 sur la côte de Shields, produisit [...] une très grande émotion [...] Un comité fut nommé pour aviser aux moyens de prévenir de pareils sinistres. Un constructeur nommé Greathead proposa un modèle de bateau de sauvetage qui fut adopté. En 1804, il existait déjà 31 bateaux construits d'après ce type et ayant sauvé 300 personnes. Ce n'étaient là pourtant que des tentatives isolées qui ne se propagèrent pas, et c'est seulement en 1824, à la suite d'un hiver marqué par des désastres sans nombre, que deux hommes de bien, sir William Hellary, habitant de l'île de Man, et M. Thomas Wilson, membre du Parlement, jetèrent les bases de la Société de sauvetage qui depuis a pris un si grand développement sous le nom de R. N. Life-Boat Institution », Eugène Lacroix, Études sur l'Exposition de 1867 ou les Archives de l'Industrie au XIXème siècle, 6e fascicule, 31 août 1867, p. 150.

en effet, progressivement d'un service de sauvetage, divisé entre société royale et État. En France, « la prévoyance des administrations maritime et locale se born[e] à entretenir dans un poste de douanes des boîtes, dites fumigatoires, adoptées depuis 1785, pour rappeler les asphyxiés à la vie »13. À l'instar de l'Angleterre, la France crée, donc, en 1825, la Société humaine et des naufrages dans la station balnéaire de Boulogne-sur-Mer. Regroupant des Français et des Anglais, cette société n'est initialement chargée que de surveiller les baigneurs de la Manche¹⁴. Avec son canot ordinaire servant aux manœuvres du port, elle assiste impuissante au naufrage du navire britannique l'Amphitrite en août 1833. Après ce drame, elle obtient un véritable canot de sauvetage¹⁵ et ajoute à sa mission première l'assistance aux naufragés. Sur l'exemple boulonnais et sous l'impulsion de chambres de commerce, d'autres sociétés humanistes voient le jour dans le nord de la France, en particulier à Dunkerque, Bayonne, Dieppe, Calais, Le Havre, où les équipements sont plus structurés pour la pêche au hareng en mer du Nord. Mais, en raison de leurs faibles ressources et de leurs matériels précaires, ces sociétés locales restent encore trop peu nombreuses et ne concernent pas encore le littoral méditerranéen. Pour pallier ces inconvénients, se développe alors l'idée d'instituer une société nationale de sauvetage en mer. Deux essais sont tentés avec la création de la Société centrale des naufragés et la Société générale des naufragés dans l'intérêt de toutes les nations. Mais ces sociétés n'arrivant pas à dépasser leur rivalité, elles disparaissent en 1842.

La volonté de créer une institution unique organisant le sauvetage à l'échelon national ne s'évanouit pas pour autant. Sous le Second Empire, alors que l'Empereur Napoléon III fait installer de nombreux phares et balises sur les côtes de France, Théodore Gudin¹⁶, peintre de la Marine ayant perdu un frère dans un naufrage, relance en vain le projet dans les années 1853-1854. Il propose à plusieurs de ses amis, provenant de l'aristocratie et exerçant des fonctions politiques, de constituer une société. Mais, le ministre de l'Intérieur et le préfet de police, croyant y voir une association à caractère politique, refusent de donner leur agrément¹⁷. Six ans plus tard, en 1861, le ministre des Travaux publics forme une commission mixte chargée d'examiner « les questions que soulèvent les sinistres en mer et de proposer

¹³ Ernest Deseille, Société humaine et des naufrages de Boulogne-sur-Mer, Son histoire et ses actes depuis sa fondation en 1825, Boulogne-sur-Mer, Impr. De Charles Aigre, 1876, pp. 9-10.

¹⁴ « La ville de Boulogne achète des canots destinés à la surveillance des bains de mer. Il s'agit alors, pour la municipalité, de développer le tourisme balnéaire grandissant [...] et d'attirer le plus grand nombre de villégiateurs en leur assurant une baignade surveillée. Cette municipalité crée ainsi la Société humaine pour les baigneurs. Toutefois, après le drame de l'Amphitrite, cette société de sauvetage, destinée plus particulièrement aux touristes, est convertie en Société humaine et des naufrages », Patricia Thibaudeau, *op. cit.*, p. 68. Cette nouvelle société a pour devise « VIRTU et SPES – Courage et espérance ».

¹⁵ Le canot « Amiral de Rosamel » est le premier canot de sauvetage construit en France (à Cherbourg). Réputé insubmersible, il chavire pourtant en février 1849.

¹⁶ Théodore Gudin est le premier peintre à être nommé peintre officiel de la Marine, en 1830. Il peint de nombreuses scènes maritimes, notamment des naufrages.

¹⁷ Ils considèrent « que le gouvernement ne peut pas permettre la formation d'une Société composée d'hommes hauts placés, exerçant son action dans toute la France, en dehors de l'action du gouvernement. », Edmond Béraud, « À propos des récents désastres maritimes. La fondation de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés. D'après des documents inédits », Revue du Bas-Poitou, livre II, 1925, pp. 2-11.

les moyens les plus propres à les prévenir ou à les atténuer »18. Des travaux de cette commission et des discussions entre les Ministères des Finances, de la Marine, et des Travaux publics, il ressort que la « solution la meilleure serait de confier la création et la direction du service de sauvetage à l'initiative d'une société privée à laquelle le concours de l'Administration serait acquis ». Quelques individus se réunissent donc en 1864, sous la présidence de Gudin, et jettent les bases de la « Société Centrale de Sauvetage des Naufragés qui devait être dans l'esprit de ses promoteurs à la fois une œuvre d'assistance et le complément d'un grand service public »19. Le 12 février 1865, cette société est officiellement constituée. Le choix d'attribuer le service de sauvetage à une Société privée et libre bénéficiant des moyens d'action de l'administration n'est pas anodin. Si certains y voient l'avantage de ne pas paralyser le dévouement et la spontanéité d'action des sauveteurs, il semble que l'État y trouve surtout l'opportunité de créer un service de sauvetage à moindres frais, les sauveteurs de la Société assistant gratuitement les naufragés.

Pendant huit ans, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés œuvre seule pour développer le sauvetage en mer. Puis, une autre Société est créée à Rennes : les Hospitaliers Sauveteurs bretons²⁰. Ces deux sociétés de sauvetage entretiennent des liens étroits : elles ont des sociétaires en communs, affichent une politique identique, et apparaissent comme « le prélude d'une institutionnalisation de l'entraide déjà existante entre les marins »²¹. Cependant, la première à tenter d'élever le sauvetage des naufragés au rang de cause nationale est la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, plus ancienne. Cet objectif, à la fois philanthropique et politique, est principalement étudié à travers ses annales. Il se réalise à deux niveaux : par une mobilisation de l'opinion publique sur cette question et par une mise en œuvre concrète des moyens de sauvetage.

I. La mobilisation de l'opinion publique

Dans le cadre d'une campagne extrêmement organisée, la Société Centrale convainc rapidement l'opinion publique de son utilité fondamentale. Elle se présente comme une œuvre d'assistance et de prévoyance, destinée à sauver bénévolement le plus grand nombre possible de vies humaines²², et à laquelle le pays tout

¹⁸ Circulaire du ministre de la Marine, 25 mars 1862, Arch. dép. Alpes-Maritimes, 04S0085 (1862-1863), Organisation d'un service de sauvetage en mer.

¹⁹ Société nationale de Sauvetage en mer, *Annales du sauvetage maritime*, 1968, nouvelle série, n° 2, pp. 2-3.

²⁰ La société des Hospitaliers Sauveteurs bretons est, selon son fondateur Henri Nadault de Buffon, avocat général à Rennes, « à la fois une institution de sauvetage et de sauveteurs, et une société de bienfaisance, de moralisation, et d'encouragement au bien ». Initialement, cette société s'occupe du secours en faveur des familles des sauveteurs décédés en Bretagne. Puis elle devient une véritable société de sauvetage, implantée à l'échelle nationale, « auxiliaire active de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés ».

²¹ Patricia Thibaudeau, *op. cit.*, p. 69. En 1879, est créée la Société de secours aux familles des marins français naufragés, qui verse notamment des pensions aux veuves des naufragés et des retraites aux vieux marins.

²² « La Société centrale s'est proposé un but exclusivement humanitaire ; c'est à ce titre d'œuvre humanitaire qu'elle sollicite et reçoit les dons de la bienfaisance publique ; c'est pour sauver des hommes en danger qu'elle

entier doit contribuer. Avançant le chiffre de 1753 personnes ayant péri dans des naufrages de 1856 à 1865²³, elle développe l'idée que les tempêtes font, chaque année, le long des côtes un nombre considérable de victimes qui peut être diminué par la mise en place d'un véritable service de sauvetage.

Clé de voûte de ce dispositif, les sauveteurs sont célébrés et transformés en héros : « parmi les grands devoirs de solidarité humaine, il n'en est aucun qui soit plus généreusement accepté, plus héroïquement accompli par les vaillantes populations de notre littoral, que celui de porter secours aux naufragés en péril. On ne rendra jamais assez hommage à ces sauveteurs de la mer, élite de nos intrépides marins, à leur habilité professionnelle hors de pair, à leur magnifique courage »²⁴. En développant une image extrêmement positive des sauveteurs²⁵, la Société centrale contribue selon l'expression du politiste Frédéric Caille, au développement de la « figure sociale exemplaire du citoyen secoureur »²⁶. Pour encourager et valoriser leur action, elle leur accorde chaque année des distinctions honorifiques, telles que des diplômes d'honneur, des médailles de sauvetage en bronze, en argent ou en or²⁷, ainsi que des prix et récompenses pécuniaires²⁸. Elle publie les noms et les portraits de leurs membres ayant reçu du gouvernement la Légion d'honneur²⁹ ou l'ordre du mérite

fait appel au dévouement des marins et des douaniers; il ne nous appartient pas de leur demander aucun autre service » comme le sauvetage de valeurs ou d'objets précieux, Lettre du président de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés aux présidents des chambres de commerce et aux commissaires de l'inscription maritime de mars 1870, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, t. 5, 1870, p. 81.

²³ Rapport général présenté à l'assemblée générale de la Société centrale le 6 avril 1866 et portant sur l'historique de la société et sa situation actuelle, de M. Dumoustier de Frédilly, chef de la division de la navigation au ministère de l'Agriculture, du Commerce, et des Travaux publics, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, t.1, janv. 1866, p. 142.

²⁴ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Supp. aux Annales du sauvetage maritime*, 2e sem. 1933, p. 133. Le président de la société lui-même adresse un appel aux marins : « En vous rangeant autour de la bannière du sauvetage, en prenant rengagement de quitter, au premier signal d'alarme, vos familles et vos bateaux, et d'exposer vos existences pour arracher à la mort vos semblables, vous avez fait preuve une fois de plus de cet admirable dévouement qui lait l'honneur des matelots français. Mais si vos courages et vos bras sont prêts, presque partout les moyens matériels vous manquent. Ces moyens, une Société se fonde en ce moment pour vous les donner. En votre nom, nous adressons au pays un appel [...] Courage donc, braves marins!», Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Supp. aux Annales du sauvetage maritime*, 2ème sem. 1933, p. 144.

²⁵ « Dans des journaux comme l'Illustration ou le Petit Parisien, naufrages et sauveteurs sont mis en exergue dans un déluge d'articles très inspirés du mouvement romantique. Le courage et l'abnégation des « Saint-Bernard de la mer » y sont mis en valeur », Gaëlle Roland, op. cit., p. 7.

²⁶ Frédéric Caille, op. cit., p. 40.

²⁷ « Sur l'une des faces de la médaille est gravé le nom de celui qui la reçoit, et, en relief la date du sauvetage ; sur l'autre est représentée l'image de notre auguste Protectrice ; cette gracieuse effigie de la charité souveraine est devenue en France le noble symbole du courage uni au dévouement », Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, janvier 1868, 3ème année, t.3, p.166.

²⁸ Chaque année, la Société centrale demande au ministre de la Marine de lui communiquer un extrait des rapports sur les actes de sauvetage ayant valu des récompenses honorifiques à des capitaines au long cours et au cabotage afin d'attribuer aux plus méritants d'entre eux des prix annuels. Assez nombreux, ces prix ont été souvent fondés en souvenir de naufragés ou sauveteurs disparus. Cf Arch. nationale, S.H.D.M. Vincennes, MAR CC5 645, « livret société de secours mutuel », chemise « Société Centrale de Sauvetage des Naufragés », livret d'assemblée générale du 4 mai 1902 sur les récompenses accordées pour les sauvetages accomplis, et MAR CC5 658, « prix de sauvetage ».

²⁹ « Pour permettre de récompenser des actes de sauvetage accomplis dans des conditions exceptionnelles, tant en mer, que sur les différents points du littoral, il est mis à la disposition du Gouvernement, en faveur de ces actes, un contingent extraordinaire de vingt croix de chevalier de l'ordre national de la Légion

maritime³⁰ pour actes de sauvetage. Et elle octroie des secours aux familles des « marins sauveteurs de la Société, victimes de leur dévouement dans leur acte de courage »³¹ et s'insère ainsi dans les réseaux de la protection sociale privée.

Si philanthropique que soit sa mission, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés ne peut, cependant, l'exercer qu'en ayant de solides appuis politiques et d'importants moyens financiers.

Elle obtient ainsi le soutien du gouvernement qui montre qu'elle exerce une véritable mission de service public³². Ce dernier énonce, en effet, lui-même que «l'œuvre de sauvetage [...] se rattache [...] d'une manière tellement directe dans l'accomplissement de sa mission aux intérêts que l'État est appelé à desservir que, sans lien de solidarité cependant avec lui, elle emprunte à ce contact le caractère spécial qui en fait une véritable institution ». Et il insiste sur « l'importance du rôle qu'elle est appelée à remplir dans le développement des intérêts du pays » : « la France est une grande puissance maritime : ses côtes baignées de trois mers, présentent [...] un mouvement commercial considérable [...] Notre pays, fidèle à la mission que lui impose sa situation géographique, doit, dès lors, d'une part, procurer à la navigation les facilités et la sécurité qu'exigent les entreprises maritimes, et, de l'autre, donner aux hommes qui, affrontent les dangers de la mer, contribuent au développement de sa richesse et de sa grandeur toute la protection et tous les moyens de secours que peut créer la puissance humaine »33. Ainsi, au-delà d'une œuvre de prévoyance et de bienfaisance, l'œuvre de la Société centrale semble permettre à la France de rattraper et dépasser les autres nations maritimes³⁴.

Et, le soutien étatique ne s'arrête pas là. Dès sa constitution, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés obtient les plus hautes protections. Elle est placée sous le patronage de l'impératrice Eugénie et obtient ses trois premiers canots de la

d'honneur », Loi du 2 avril 1901 portant concession de décorations supplémentaires pour les auteurs d'actes de sauvetage maritime, J.-B. Duvergier, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'État de 1788 à 1836*, t. 101, année 1901, p. 191.

³⁰ La loi du 9 février 1930 a institué un Ordre du Mérite Maritime destiné à récompenser la valeur professionnelle des marins et le mérite des citoyens qui se sont distingués pour le développement de la Marine Marchande, des Ports, des Pêches et des Sports Nautiques. Le règlement d'administration publique du 16 mai 1930, portant organisation de l'Ordre, fixe les conditions d'attribution de cette distinction notamment pour « les personnes qui ont accompli un acte d'héroïsme ou de dévouement exemplaire en mer ».

³¹ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Annales du sauvetage maritime, 1^{ere} année, t.1, janv. 1866, p. 23.

³² Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, 1^{ere} année, t.1, janv. 1866, p.133.

³³ Rapport général présenté à l'assemblée générale de la Société centrale le 6 avril 1866 et portant sur l'historique de la société et sa situation actuelle, de M. Dumoustier de Frédilly, chef de la division de la navigation au ministère de l'Agriculture, du Commerce, et des Travaux publics, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, 1^{ere} année, t.1, janv. 1866, p.133.

³⁴ « Il faut aujourd'hui marcher plus vite encore, car les puissances du Nord de l'Europe ont imité notre exemple. La Russie organise en ce moment sa société de sauvetage ; celle de l'Allemagne du Nord perfectionne son matériel avec une grande activité. La Société française ne peut rester en arrière ; avec les Anglais elle doit tenir la tête, continuer les nobles traditions qu'elle a suivies jusqu'à ce jour », Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, 1872, t.7, p. 162.

famille impériale³⁵. Elle a comme premier président l'un des plus illustres serviteurs de l'État³⁶ : l'amiral Rigault de Genouilly, sénateur et futur ministre, « qui, par son nom, par son autorité, par l'éclat de ses services » lui imprime « le caractère sérieux, élevé et désintéressé qui appart[ient] à une institution de cette nature »³⁷.

Ce caractère est confirmé par les prestigieuses fonctions exercées par ses autres membres. Ses présidents d'honneur ne sont autres que les ministres de la Marine et des Colonies, de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et des Finances. Ses vice-présidents sont des membres de l'Église, de la bourgeoisie et de l'aristocratie : le cardinal de Bonnechose, archevêque de Rouen, le duc de Bassano, Grand Chambellan de l'empereur, le duc de Clermont-Tonnerre, ainsi que Théodore Gudin. Son conseil d'administration se compose de marquis, baron, comte, vicomte, contre-amiral, ingénieur, directeur, président de chambre de commerce, député, sénateur, conseiller d'État et médecin de l'empereur.

Tous ces membres éminents ne font pas que siéger dans le conseil d'administration de la Société centrale, ils œuvrent concrètement pour elle. Par des circulaires des 22 avril³⁸ et 11 mai 1865³⁹, le ministre de la Marine et des Colonies Chasseloup-Laubat et le ministre des Travaux publics et du Commerce Behic ordonnent, par exemple, aux préfets, chefs de service de la marine, commissaires de l'inscription

³⁵ Après avoir fait « remettre aux ministres de la Guerre et de la Marine une somme de 10 000 francs pour secourir les familles des soldats et marins qui ont péri dans le naufrage de la Sémillante » (Alexandre Bradier, Les bienfaits de l'Empire, Paris, E. Lachaud, 1876, p. 7), l'Impératrice, l'Empereur et le Prince impérial ont successivement offert un canot de sauvetage à la Société centrale de sauvetage. Au siècle suivant, la société centrale sera placée sous la haute protection du Général de Gaulle, président de la République.

³⁶ Jules David, « Le sauvetage des naufragés en France. La Société centrale », Revue contemporaine, 18ème année, 2ème série, t. 68, p.501.

³⁷ Christian Marbach, « Visite de curiosité à la Société Nationale de Sauvetage en mer », *Bulletin de la Sabix*, 35 | 2004, pp. 3-4. « Né à Rochefort en 1807, ancien élève de Polytechnique, Charles Rigaud de Genouilly s'est signalé à l'attention des plus hautes autorités par son commandement des fusiliers-marins au siège de Sébastopol, en 1855, pendant la guerre de Crimée, par ses campagnes outre-mer en particulier par la prise de Saigon qui permettait d'asseoir la présence française en Indochine. Nommé amiral de France [...] il est le dernier officier de marine à avoir été promu à pareil rang.», Michel Giard, *La grande histoire du sauvetage en mer*, Brest, Éd. Le Télégramme, 2009, p. 35. Voir aussi Étienne Taillemite, « Un amiral-ministre polytechnicien, Rigault de Genouilly », Bulletin de la Sabix, 35/2004, pp. 5-20.

³⁸ « Vous devez cesser de vous occuper de constituer de nouvelles compagnies de marins sauveteurs sur le littoral. Votre rôle se bornera désormais à faciliter l'action de la Société Centrale et à fournir à l'Inspecteur qu'elle enverra sur la côte, toutes les indications qui lui seront nécessaires », Circulaire du ministre de la Marine Chasseloup-Laubat du 22 avril 1865, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Annales du sauvetage maritime, 3ème et 4ème trimestre 1919, p. IV.

³⁹ « Le sauvetage maritime se trouve ainsi entre les mains d'une Société qui, avec l'appui de l'Administration, ne peut manquer de rendre aux populations de notre littoral les services les plus signalés. L'administration n'a plus dès lors à intervenir directement dans l'organisation du sauvetage. Son rôle doit se borner désormais à un concours bienveillant prêté à la Société Centrale dont elle encouragera les efforts. J'ai lieu d'espérer que la Société rencontrera près des autorités locales et des Chambres de commerce l'accueil sympathique que mérite l'œuvre de dévouement dont elle poursuit la réalisation », Circulaire du ministre du Commerce et des Travaux publics Armand Behic du 11 mai 1865, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, 3^{ème} et 4^{ème} trimestre 1919, p. IV.

maritime et membres des chambres de commerce d'aider la Société à poursuivre son œuvre. Le 17 novembre 1865⁴⁰, celle-ci est d'ailleurs reconnue d'utilité publique.

Entre engagement philanthropique et contrôle étatique, le sauvetage devient une véritable cause nationale. Mais la défense de cette cause nationale a un prix et la Société centrale a besoin de financements pour maintenir son activité. Ceci est d'autant plus vrai, que le sauvetage en mer est exercé à titre gratuit, quels que soient les moyens employés⁴¹. « La gratuité de ces actes est nécessaire à la survie de la société. L'œuvre se veut une société d'entraide, entraide par définition non monnayable en argent. De plus, pour être crédible auprès des donneurs potentiels, elle doit garantir les mêmes chances de sauvetage pour chaque naufragé. La gratuité du sauvetage des vies est donc moralement obligatoire »⁴². À ce titre, elle participe de l'évolution du droit maritime et de l'adoption ultérieure d'accords internationaux relatifs au sauvetage maritime⁴³.

Vivant du produit des souscriptions annuelles, dons et legs, quêtes, assemblées de charité, ventes de bienfaisance, concerts, etc. autorisés à son profit, ainsi que des subventions publiques qui lui sont accordées par des institutions locales, des communes, des Chambres de commerce, des départements ou par l'État⁴⁴, la Société centrale se livre à une propagande active visant à récolter toujours plus de fonds. Elle lance régulièrement de grandes campagnes de souscription nationale avec des slogans marquants, tels qu'« Aujourd'hui donnez votre concours à la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés. Demain vous en serez récompensé en apprenant les sauvetages auxquels vous aurez contribué », ou « Un don à la Société Centrale du Sauvetage des Naufragés est une prime d'assurance contre les accidents qui mettent chaque jour vos frères en péril et vous menaceront peut-être demain ». Elle multiplie aussi les appels aux dons en disposant de nombreux troncs de quête dans les lieux publics.

Elle met en place des catégories de membres : les souscripteurs qui bénéficient d'un abonnement ponctuel aux annales et sont invités aux assemblées générales, les membres fondateurs qui ont droit au service à vie des annales, et les membres bienfaiteurs qui ayant fait un don ou un legs très important, peuvent choisir le nom du canot à la construction duquel ils ont participé financièrement.

د ا

⁴⁰ La Société Centrale de Sauvetage des Naufragés l'est par décret du 17 novembre 1865, délibéré en Conseil d'État le 17 janvier 1806, Décret du 17 novembre 1865, J.-B. Duvergier, Table générale analytique et raisonnée des lois, décrets et ordonnances, etc. depuis 1881 jusques et y compris 1889, t.4, s-z, Charles Noblet, Paris, 1890, p. 41.

⁴¹ Si le sauvetage des vies humaines est opéré gracieusement, ce n'est pas le cas de l'assistance aux biens.

⁴² Patricia Thibaudeau, op. cit., p.73.

⁴³ En 1910, la convention de Bruxelles établit « un principe fondateur : le sauvetage des personnes en détresse en mer est une obligation pour tous les usagers de la mer [...] La Conférence internationale de Hambourg, en 1979, sur les recherches et le sauvetage maritime, définit de façon précise ce que doit être l'organisation mondiale du sauvetage. Elle confirme l'obligation pour les États littoraux d'assurer un service de veille des alertes, en vue de favoriser la coordination des recherches et des secours. La mer est désormais découpée en régions de recherche et de sauvetage », Gaëlle Roland, op. cit., p.12.

⁴⁴ Art. 18 des statuts, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Annales du sauvetage maritime, 1ere année, t. 1, janv. 1866, p. 25.

Fin 1865, la Société centrale compte ainsi 12 854 souscripteurs et possède en caisse la somme de 314 920 francs⁴⁵. Elle « aspire à conquérir chaque jour davantage la confiance du public, et à le convaincre que toute obole remise à sa caisse contribue efficacement à sauver une existence d'homme »46. À ce titre, elle édite et diffuse trimestriellement chaque année, sous forme de recueils mensuels et annuels, les Annales du sauvetage maritime. Elle y relate sous forme de chroniques les sauvetages effectués grâce à son matériel et ses équipages, elle communique les statistiques des naufrages et événements de mer, elle publie des articles sur la météorologie, des notes historiques sur les sociétés des autres pays, elle décrit les actions des sociétés de sauvetage dans les autres pays, et surtout, elle retranscrit, dans une volonté de transparence, les séances de son conseil d'administration et communique les rapports de ses activités, des progrès réalisés ainsi que l'état de ses finances. Afin de ne pas empiéter sur le budget du sauvetage, les dépenses d'impression de cette revue, presque publicitaire, sont entièrement couvertes par les produits des abonnements⁴⁷. Cherchant toujours de nouveaux contributeurs, la société prend encore modèle sur l'Angleterre et fait appel, en 1872, aux courtiers maritimes, pour obtenir une contribution annuelle « volontaire et unique » de la part « de tous les navires qui entrent ou sortent des ports de France »48. À cet égard, « la Société centrale reste sur le long terme la première institution française bénéficiaire de la générosité privée »49.

Une fois les fonds trouvés, la Société centrale n'a plus qu'à mettre en œuvre les moyens de sauvetage.

II. La mise en œuvre concrète des moyens de sauvetage

Selon ses statuts, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés « a pour objet de porter assistance aux naufragés sur les côtes de France, de propager les principes et les procédés de nature à sauvegarder l'existence des navigateurs en danger, et d'étudier les causes des sinistres maritimes ainsi que les mesures à prendre pour en diminuer le nombre »⁵⁰.

Avant de créer ses infrastructures, elle doit cependant procéder à l'étude du littoral. Dès avril 1865, elle charge le commandant Albert de rassembler les renseignements acquis, et d'explorer le littoral de l'Océan, de la Méditerranée, de la Corse

⁴⁶ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Annales du sauvetage maritime, 1ère année, t.1, janv. 1866, p. 2.

⁴⁵ Jules David, op. cit., p. 501.

⁴⁷ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, 3ème année, t. 3, janv. 1868, p. 168.

⁴⁸ « Nous venons vous prier de la faire figurer sur vos factures d'expédition. Nous ne demandons que 1 franc aux navires au-dessous de 200 tonneaux et 2 francs à ceux au-dessus. En acceptant cette mission, vous rendrez [...] un grand service à la navigation », Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, t.7, 1872, p. 162.

⁴⁹ Frédéric Caille, op. cit., pp. 43-44.

⁵⁰ Art. 1 des statuts, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, 1ère année, t.1, janv. 1866, p. 23.

et des colonies, afin de répertorier les points des côtes les plus dangereux, de déterminer les besoins matériels de chaque partie du territoire et de classer les projets d'installation en tenant compte de leur caractère d'urgence⁵¹. Le rapport de son inspection, ultérieurement complété et rectifié, conclut la nécessité d'établir environ 50 à 55 stations de canots et 80 à 90 stations de porte-amarres sur le littoral de l'Océan⁵², avant d'en ouvrir sur l'ensemble du littoral de métropole et d'outre-mer, en raison du développement du commerce maritime entre la France et ses colonies. En 1866, 14 stations de sauvetage sont installées dans les villes métropolitaines ayant présenté le plus grand nombre de naufrages⁵³. De 1866 à 1924, la société centrale ouvre des stations en Algérie (à Bône, Alger, Oran, Philippeville, Mostaganem), en Tunisie (à La Goulette, Bizerte, Sousse), au Maroc (à Casablanca, Rabat, Mogador, Safi) et à Saint-Pierre. Certaines stations de sauvetage sont administrées par des sociétés locales, qui se sont formées sous le patronage de la Société centrale ou qui se sont rattachées à elle, tout en gardant une existence propre⁵⁴. La Société centrale les aide par des subventions ou l'octroi de matériel. Sur les points les plus isolés des côtes, des postes de secours permanents pourvus d'engins de sauvetage sont, par ailleurs, tenus par des douaniers.

Chaque station de sauvetage dispose d'au moins un canot de sauvetage avec chariot, agrès et armement, d'une boîte de secours, de ceintures de sauvetage et de porte-amarres. Pour une plus grande rapidité d'intervention, ce matériel est entreposé dans une maison abris construite sur le rivage, qui le préserve de l'humidité et la sécheresse. Des inspecteurs sont chargés de visiter ces stations et de veiller au bon entretien de ce matériel. Concernant plus précisément le service des canots de sauvetage, la Société centrale met en place un règlement spécifique⁵⁵. Celui-ci précise que sur chacun des points où un canot de sauvetage est placé par la Société, un comité de cinq membres résidant sur les lieux, dont un marin, est chargé de la direction du service et de la constitution de l'équipage du canot. L'équipage se compose d'un patron, d'un sous-patron, de deux brigadiers, et d'un nombre d'hommes double de celui des avirons que peut border le canot. Chaque fois qu'ils prennent la mer pour sauver des naufragés, « le patron et les canotiers reçoivent à titre de récompense, une gratification accordée par la Société sur la proposition du comité local, indépendamment d'une allocation fixée pour chaque homme, à 3 francs par sortie durant le jour, et à 5 francs par sortie pendant la nuit. Pour toute mise à flot en vue d'exercice, il est attribué à chaque homme de l'équipage une indemnité de 2 fr. 50 ».

⁵¹ Rapport du capitaine de frégate M. Albert adressé à l'amiral Rigault de Genouilly, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *ibid.*, pp. 17-21.

⁵² Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *ibid.*, p. 19.

⁵³ « Barfleur, Berck, Gravelines, Omonville, Molène, Carteret, Saint-Malo, Portrieux, Conquet, Camaret, Audierne, Ile de Sein, La Cottixière, Saint-Jean-de-Luz », Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, 1ère année, t.1, janv. 1866, pp. 19-20.

⁵⁴ Elle rattache des sociétés nautiques, telles que la Société des Régates du Havre ou le Cercle de la Voile de Paris, mais aussi d'autres sociétés de sauvetage maritime, comme la Société de sauvetage maritime de Provence fondée à Marseille en 1863 qui a résolu dans une AG du 23 octobre 1866 de s'unir à la société centrale dans les conditions des sociétés annexes déjà formées.

⁵⁵ Règlement sur le service des canots de sauvetage, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, 1ère année, t. 1, janv. 1866, pp. 108-112.

Les canots sont ainsi mis à la mer une fois par mois pendant les six premiers mois de son installation, puis une fois par trimestre, de préférence un jour de grand vent, pour exercer l'équipage⁵⁶.

Par ailleurs, elle inspire la création d'écoles d'hydrographie destinées à la marine et participe à l'élaboration de leurs programmes. En 1869, elle édite ainsi un manuel de sauvetage maritime placé dans les navires de l'État et envoyé aux professeurs d'hydrographie, qui renferme les éléments de l'enseignement du sauvetage, les questions relatives aux programmes d'examens pour le grade de capitaine au long cours et au cabotage, ainsi que la liste des stations de sauvetage existant sur toutes les côtes d'Europe et d'Amérique du Nord.

Enfin, la Société centrale examine toutes les questions relatives à l'efficacité et à la sécurité des navigateurs sauveteurs. Afin de se tenir informer et de se doter des derniers perfectionnements et inventions en matière d'appareillement de sauvetage et de diminution des risques pour les sauveteurs, elle participe, par exemple, à des congrès de sauvetage nationaux⁵⁷ et internationaux⁵⁸, ainsi qu'à des expositions universelles. Elle contribue également au développement et au perfectionnement des moyens de secours sur les côtes et à bord des bâtiments, en expérimentant de nouvelles techniques comme les flèches porte-amarres ou les matelas flottants⁵⁹ et réussit à imposer l'établissement des moyens de sauvetage à bord des navires comme les ceintures de sauvetage60, qui permet aux individus « de flotter debout dans l'eau ». Et elle met au point ses propres canots de sauvetage, détermine les qualités nécessaires des canots de sauvetage (insubmersibilité, évacuation de l'eau embarquée, redressement, vitesse et légèreté sur lame), et les modernise progressivement en remplaçant les anciens canots à voiles et à avirons, par des canots à moteur. Mais, ces nécessaires améliorations n'ont, là encore, pas seulement un but charitable. Il s'agit de préserver « l'honneur » et le « rang » de la France face aux autres puissances mari-

⁵⁶ Pour être averti de tous les naufrages et intervenir au plus vite, le comité local alloue aussi « cinq francs à toute personne qui la première fait parvenir à la station de sauvetage l'avis d'un naufrage survenu sur la côte », Art. 14, Règlement sur le service des canots de sauvetage, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *ibid.*, p. 110.

⁵⁷ Chemise « Congrès de sauvetage de Toulon », Arch. nationales, S.H.D.M. Vincennes, MAR CC5 662, « exposition universelle et sauvetage ».

⁵⁸ La Conférence internationale des Services de Sauvetage des Naufragés a lieu tous les quatre ans. « Les Sociétés de Sauvetage des Naufragés se réunissent pour confronter leurs résultats, mettre en commun leur expérience et étudier toutes les améliorations possibles dans le domaine du sauvetage. La première Conférence s'était tenue à Londres en 1924 », Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, $102^{\rm ème}$ année, $1^{\rm er}$ janv. 1967, p. 3.

⁵⁹ « Pour les rendre flottants, on les fabrique avec des rognures de liège dont on a préalablement enlevé les parties rouges et résineuses en le soumettant à une température élevée (...) L'enveloppe des matelas doit être imperméable », Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, t. 5, 1870, p. 95.

⁶⁰ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Annales du sauvetage maritime, ibid., p. 221.

times⁶¹, pour lesquelles elle souhaite servir de modèle. En 1867, elle reçoit d'ailleurs de la part du jury de l'exposition universelle une médaille d'or pour son œuvre⁶².

Ainsi positionnée, la Société centrale propose même son concours à la Société des secours aux blessés des armées de terre et de mer, lors de la guerre franco-prussienne de 1870. Elle lui cède à prix coûtant des appareils de sauvetage fabriqués à cet effet, elle organise à ses côtés le sauvetage des blessés des flottes sous le pavillon hospitalier, et fait publier dans ses *Annales* une notice sur les mesures de secours prises⁶³.

En conclusion, il convient de tirer un rapide bilan des actions de la Société centrale. Bien que le prix d'une vie humaine en 1904 soit estimé à 605 francs⁶⁴, les chiffres des services rendus par la Société centrale jusqu'au 15 juin 1939 restent éloquents. La performance de ses équipements (105 stations de canots de sauvetage, 72 postes de fusées ou canons porte-amarre et 350 postes munis d'engins divers⁶⁵) a permis de sauver ou secourir 23 108 personnes et 2 182 navires. Néanmoins, à partir de 1939, ses activités sont considérablement réduites. Dès le début de la Seconde Guerre mondiale, elle est, en effet, contrainte, comme tous les autres journaux, de réduire le nombre de pages de ses annales⁶⁶, en ne relatant plus que quelques sorties de ses canots. Et au sortir de cette guerre, les installations matérielles, notamment les stations de secours, sont endommagées ou détruites par les bombardements⁶⁷.

En tant qu'association bénévole, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, tout comme la Société des Hospitaliers Sauveteurs bretons, ne peut faire face à ces pertes et financer les réparations et reconstructions : leurs bilans financiers sont déficitaires⁶⁸. Le montant des subventions publiques déjà insuffisant pour faire

⁶¹ La Hollande possède 20 stations de sauvetage depuis 1867. Le Danemark dispose d'un service public de sauvetage maritime, entretenu aux frais de l'État et régi par une loi du 26 mars 1852. L'Allemagne établit une association de sauvetage en mai 1865.

⁶² Avant la France, l'Angleterre, qui lui a elle-même servi de modèle, a reçu « l'un des grands prix hors classe ». « Le jury de l'Exposition a voulu récompenser non seulement les services qu'elle a rendus en Angleterre, mais ceux qu'elle a rendu à l'humanité tout entière, en servant d'exemple et de modèle aux créations analogues qui se sont fondées depuis dans plusieurs pays », Eugène Lacroix, Études sur l'Exposition de 1867 ou les Archives de l'Industrie au XIX^{ème} siècle, 6° fascicule, 31 août 1867, Paris, Libr. scientifique, industrielle et agricole, s.d., p. 151. ⁶³ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Annales du sauvetage maritime, t. 5, 1870, p. 241.

⁶⁴ Chiffre obtenu en déduisant les 8 370 149 francs de dépenses et des 13 813 vies humaines sauvées, Émile Duboc, *Une œuvre d'initiative privée. La Société centrale de sauvetage des naufragés*, Paris, 1 rue de Bourgogne, 1910, 2^e éd., p. 29.

⁶⁵ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Supp. aux Annales du sauvetage maritime, 1er sem. 1939, p. 5.

⁶⁶ Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Annales du sauvetage maritime, 2ème sem. 1939, note, p. 14.

⁶⁷ Selon un mémoire exposé par M. Gidel, membre du conseil d'administration de la SCSN à la Conférence internationale du Sauvetage tenue à Oslo du 7 au 10 juillet 1947 : « les récents événements de guerre ont fait ressortir la nécessité d'une convention internationale tendant à protéger les stations de sauvetage du littoral afin qu'elles puissent poursuivre, malgré l'état de guerre, leur mission humanitaire consistant à porter secours en tout temps, dans les limites de leur rayon d'action, aux naufragés de quelque nationalité qu'ils soient. », S.n., Livre d'or de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, Paris, Régie nationale de publications officielles, s.d., p. 41.

^{68 «} Pour l'entretien seul, nous sommes en déficit régulier depuis onze ans [...] nos avons dû faire des économies sordides, nuisibles à l'entretien, telles que remettre à plus tard une peinture de coque nécessaire. Je viens de décider au début de ce mois la mise hors service de notre station de l'Île d'Yeu [...] Nous avons besoin

face à l'augmentation des besoins liés à la plaisance est partagé entre les deux sociétés. À la demande des pouvoirs publics, ces deux sociétés historiques fusionnent alors le 6 juin 1967 pour donner naissance à une nouvelle structure. Un nom est retenu : « Société Nationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine des Naufragés en Mer et sur les Côtes ». Chaque société veut marquer de son empreinte la jeune organisation. Mais il est jugé trop long [...] Un nom, plus court et plus efficace, est trouvé : « Société Nationale de Sauvetage en Mer »69. La Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) est une association loi 1901 à but non lucratif, elle est reconnue d'utilité publique le 30 avril 197070. En application du décret du 2 mai 198871, elle participe aux côtés des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage⁷² à la sauvegarde des vies humaines en mer, et « fournit près de la moitié des moyens de sauvetage sur l'ensemble des côtes françaises »73. Tout comme ses ancêtres, la SNSM est longtemps gérée comme une société de bienfaisance palliant l'absence de service public en matière de sauvetage maritime. Mais, elle « doit désormais obéir aux lois du marché qui exigent une grande qualité de service à moindre coût, et une gestion du personnel plus légère »74. Or, ne pouvant compter sur la seule générosité des particuliers, la SNSM dépend toujours en grande partie de l'aide financière de l'État. L'on peut dès lors se demander si cette aide substantielle ne remet pas en cause la part d'indépendance qui doit appartenir à une société privée. Deux siècles après l'instauration des premières stations nationales de sauvetage aux naufragés, la question de l'organisation du sauvetage en mer en France est tranchée : elle est plus que jamais soumise à une tutelle étatique.

chaque année au minimum de 750 000 F. pour l'entretien du matériel et le fonctionnement du service, de 2 000 000 F. en moyenne pour le remplacement des canots hors d'âge [...] sans oublier la réparation des dégâts causés par les tempêtes », Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, *Annales du sauvetage maritime*, $102^{\rm ème}$ année, $1^{\rm er}$ janvier 1967, p. 15.

⁶⁹ Loïc Nivet, SNSM, la Société Nationale de Sauvetage en mer : ses stations et ses canots de sauvetage, Rennes, Marines Éd., 2008, p. 33.

⁷⁰ Décret du 30 avril 1970 portant reconnaissance d'utilité publique d'une association déclarée et approuvant la dissolution de deux autres associations, *J.O.R.F.* du 10 mai 1970, p. 4418.

⁷¹ Décret du 02 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, *J.O.R.F.* du 06 mai 1988, p. 6323.

⁷² « Outre leur principale mission de recherche et de sauvetage, les CROSS doivent désormais s'occuper de la diffusion des renseignements de sécurité maritime, de la surveillance de la navigation maritime, des pêches et de la pollution », Gaëlle Roland, øp. cit., p.12. Pour toute la Méditerranée est compétent le CROSS-MED, basé au Fort militaire de Sainte-Marguerite à La Garde dans le Var aux portes de Toulon ; il est secondé en journée par le sous-CROSS Corse situé à Ajaccio par le sous-CROSS Corse, compétent pour l'île : CROSS-MED. , Bilan annuel d'activité de sauvetage SECMAR, Année 2002, La Garde, 2002, 23 p.

⁷³ Cette mission comprend le sauvetage permanent et le sauvetage saisonnier. Les sauveteurs opèrent auprès de toutes les embarcations en difficulté, pourvu qu'elles soient dans son rayon d'action », Patricia Thibaudeau, *ob. cit.*, p. 9.

⁷⁴ Patricia Thibaudeau, op. cit., p. 91.

LES PENSIONS ET SECOURS VERSÉS AU MARIN ET À SA FAMILLE : L'EXEMPLE DES ALPES-MARITIMES¹ AU XIX^{EME} SIÈCLE ET AU DEBUT DU XX^{EME} SIECLE

Émilie DIDIER Avocat au barreau de Saint-Étienne Docteur en droit²

Les premières grandes mesures³ « étatiques » prises en matière de protection sociale remontent en 1670 avec l'ordonnance du 19 avril ⁴ instituant le nouveau système de recrutement et prévoyant une rente viagère de deux écus par mois versée aux frais du Trésor à « ceux qui se trouvaient estropiés à l'occasion du service de Sa Majesté. » En 1673 Colbert apporte deux modifications : d'une part l'aide sera financée par les intéressés euxmêmes au moyen d'un prélèvement et d'autre part ces sommes serviraient à construire et entretenir deux hôpitaux pour les invalides de la marine l'un à Rochefort, l'autre à Toulon. Ce projet n'aboutit jamais.

Puis vint l'ordonnance du 15 avril 1689 qui crée le droit à une pension dite « demisolde » pour les marins du Roi blessés ou estropiés⁵ ; ce droit est étendu quelques années après aux marins blessés à bord des navires de course ; puis aux marins du commerce et aux marins-pêcheurs⁶, cet édit institue, pour les demi-soldes, l'établissement national des Invalides de la Marine qui commença à fonctionner à partir de 1720. Depuis, le principe de la pension est établi, mais va subir des modifications tout au long du XIXème siècle et le particularisme du territoire formé en 1860 prévaudra.

La pension est un véritable droit, mais pour en bénéficier il faut remplir plusieurs conditions qui évoluent au fil du siècle. Outre le bénéfice de pensions, les marins et leurs familles ont droit aussi à des secours pour faire face à la dureté de cette profession.

¹ Il faut entendre par ce terme, l'ancien comté de Nice et l'arrondissement de Grasse détaché en 1860 du département du Var pour former les Alpes-Maritimes.

² Ces pages sont extraites de la thèse de doctorat en droit soutenue à l'Université de Nice-Sophia Antipolis sous la direction d'O. Vernier: *La protection sociale et sanitaire des gens de mer*: *l'exemple des Alpes-Maritimes de l'Empire à la Troisième* République, 2006, 499 f.

³ Hors les mesures prescrites par les lois de Wisby, les Rôles d'Oléron...le droit coutumier médiéval.

⁴ Ordonnance du 19 avril 1670, Annales maritimes de 1847.

⁵ Ordonnance du 15 avril 1689 pour les armées navales et les arsenaux de la marine, *Annales maritimes de 1847*, p 91.

⁶ Édit de mai 1709 sur les pensions de vieillesse, Recueil d'édits et d'arrêts de 1709 à 1713, p. 1.

Les droits à pension

« Pendant deux siècles, le caractère fondamental de la demi-solde était qu'elle constituait la contrepartie d'obligations militaires. Ce caractère disparaît à la fin du siècle dernier⁷. »

Tout d'abord voyons la législation au début du XIXème siècle, puis celle de la deuxième moitié du XIXème siècle.

La législation du début du XIXème siècle

À la fin de l'Ancien Régime, la prospérité de l'établissement des Invalides de la marine et le nombre important de bénéficiaires de pensions permettent aux gens de mer malades, blessés ou âgés et aux familles des décédés de s'assurer un certain niveau d'existence.

Sous la Révolution, le champ d'action de la caisse des invalides s'est restreint avec l'exclusion des petits pêcheurs⁸ et l'apparition de conditions plus sévères pour l'obtention de la pension de vieillesse, surtout pour les marins du commerce. La famille du matelot mort en mer se trouve privée de tout secours.

Puis, l'établissement n'arrive même plus à payer les demi-soldes⁹ à ceux devant en bénéficier.

C'est grâce à Bonaparte que la caisse va être réhabilitée et va redevenir riche.

Une loi du 28 fructidor an VII¹0 traite des pensions de retraite de l'armée de terre¹¹ et c'est un arrêté consulaire du 7 brumaire an IX¹² rend ces dispositions applicables aux gens de mer.

Les titres I et II traitent de la solde de retraite d'ancienneté.

Le marin souhaitant bénéficier de cette pension doit compter au moins vingt-cinq ans de services effectifs dont les deux tiers doivent être au service de l'État. À l' État et en temps de paix, ces services effectifs comptent à terre un an pour un an, et sur les navires dix-huit mois pour un an ; la navigation en période de guerre est comptée deux ans pour un an. En temps de temps comme en temps de guerre, les services au commerce comptent six mois pour un an et à la course un an pour un an.

La solde d'ancienneté est calculée en fonction du dernier grade à l'État, pour chaque grade un tableau annexé à l'arrêté détermine des pensions minimale et maximale;

⁷ R. Le Cam, « Les accidents du travail et les maladies professionnelles dans la marine du commerce », *Histoire des Accidents du travail*, n°3, p 35.

⁸ Les petits pêcheurs sont la composante la plus importante (si ce n'est l'unique) de la population maritime de Nice et ses alentours.

⁹ Et cela est du au fait que Cambon a presque totalement dépourvu la caisse de ses ressources.

¹⁰ Loi du 28 fructidor an VII (15 septembre 1799).

¹¹ Ce sont des pensions de vieillesse et de retraite pour blessures ou infirmités.

¹² Arrêté consulaire du 7 brumaire (29 octobre 1800).

après vingt-cinq de services, le marin perçoit la pension minimale de son grade ; s'il poursuit la navigation, cette pension augmente d'un vingtième par année de service effectif, sans pouvoir excéder le maximum prévu.

Le titre III traite de la solde de retraite pour blessures et infirmité.

L'ouverture du droit nécessite une incapacité de travail médicalement constatée et conséquente d'une blessure ou d'une maladie contractée en service. L'article 20 précise que ces dernières doivent résulter des événements de la guerre ou des fatigues du service maritime et rendre l'infirme ou le blessé absolument hors d'état de continuer son service. L'article 30 concerne les modalités de constat des blessures et infirmités : un rapport détaillé portant sur leur nature est fait par l'officier de santé du navire, ou de l'arsenal, ou par les médecins de l'hôpital de marine dans lequel le matelot est soigné ; de plus le capitaine, l'autorité administrative du chantier ou de l'atelier, ou le commissaire de l'hôpital selon les cas, rédigent un certificat mentionnant la date et le lieu approximatif de l'accident. Un exemplaire de chacun des deux certificats est remis à l'intéressé, l'autre, accompagné de ses états de service, est adressé au ministre de la Marine qui prend la décision de concession ou de rejet de pension et qui en fixe le montant selon les modalités prévues dans cet arrêté. Lorsqu'il existe une infirmité reconnue, la pension n'est plus attribuée à vie, son maintien exige la persistance de l'infirmité, constatée tous les ans par deux officiers de santé.

Le tableau annexé donne également un maximum et un minimum de la solde d'invalidité en fonction du grade à l'État. Le taux de la pension pour blessure varie selon son type et sa gravité (perte de l'usage d'un membre, de plusieurs membres ou de la vue), l'attribution d'une pension en cas d'infirmité ne résultant pas de blessures, nécessite (sauf s'il s'agit de la perte de plusieurs membres ou de la vue) quinze ans de services effectifs. De plus dans ce dernier cas, le marin doit avoir occupé pendant au moins deux ans le grade pris en considération, et si tel n'est pas le cas, la pension est calculée d'après le grade immédiatement inférieur. La solde d'invalidité augmente tous les ans, sans pouvoir dépasser le maximum établi, d'un vingtième en cas de blessure ou d'infirmité séquelle de blessure et d'un vingt-cinquième en cas d'infirmité non consécutive à une blessure.

Ce texte introduit donc plusieurs notions. Il crée pour les marins, continuant l'exercice de leur métier une fois que leur est ouvert le droit à solde de vieillesse, la possibilité d'augmentation de celle-ci jusqu'à un certain seuil.

Il donne à la pension d'invalidité un caractère révisable et dans le cas où elle est supprimée, le temps passé en jouissance de cette pension est compté, pour l'ouverture du droit à la pension de vieillesse, pour sa durée réelle.

Enfin, il établit une différence entre les blessures et les infirmités qui en résultent d'une part, et les infirmités non dues à des blessures d'autre part, pour lesquelles une durée minimale de services est exigée, leur montant est moindre lorsque le marin occupe son poste depuis moins de deux ans, leur augmentation annuelle est plus faible. ¹³

¹³ Odile De Laforcade Madelin, *La protection sociale des marins de Colbert à nos jours*, thèse, médecine, Université de Tours, 1983, 95 p.

Après les attaques subies sous l'Empire¹⁴, la Restauration prend des mesures en faveur de la protection sociale des marins. Il en est une qui rétablit le droit à pension des pêcheurs côtiers. Ils réapparaissent avec l'ordonnance royale du 17 septembre 1823¹⁵.

« Louis, etc... sur le compte qui nous a été rendu, que le temps employé par les marins à la pêche du poisson frais n'était point admis dans l'évaluation des services donnant droit à une demi-solde ; considérant que ceux qui se livrent à ce genre d'industrie y acquièrent une expérience et y contractent des habitudes qui les rendent propres au service de la mer ; que par suite ils sont classés et susceptibles d'être embarqués sur nos bâtiments de guerre ; qu'ainsi il est juste de leur tenir compte de ce temps de service en raison de son importance ; sur le rapport de notre ministre et secrétaire d'État de la marine et des colonies ; notre Conseil d'État entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

« Art. 1^{er}. Le temps employé par les marins classés à la pêche du poisson frais faite en mer sur des bâtiments ou bateaux ayant mâts, voiles et gouvernail, et munis d'un rôle d'équipage, sera, sans distinction d'espèce, de distance des côtes, d'état de paix ou de guerre, admis, pour la moitié de sa durée effective, au nombre des services qui donnent droit à l'obtention des demi-soldes et autres pensions réglées d'après la loi du 13 mai 1791, pour les gens de mer et les non entretenus de la marine.

« Cette même navigation sera également admise, et dans une proportion semblable, pour la liquidation de la solde de retraite des entretenus, suivant les bases établies par les art. 8 et 9 de l'arrêté réglementaire du 11 fructidor an 11. (29 août 1803) »

Une autre ordonnance royale du 12 mars 1826¹⁶ vient établir les soldes de retraite, demi-soldes, pensions et secours, que sont susceptibles d'obtenir les officiers militaires et civils et maîtres non entretenus, les marins et les ouvriers des ports, ainsi que leurs veuves et enfants orphelins.

L'article 1^{er} dispose que les officiers militaires et civils non entretenus de tout grade, et les premiers maîtres non entretenus de toute profession, qui auront complété, au service de l'État, vingt-cinq ans d'activité dont six au moins de navigation effective sur les vaisseaux du roi, sont assimilés aux entretenus et obtiennent la solde de retraite. Ils jouissent aussi du bénéfice de cette assimilation, lorsque soit par le fer ou le feu de l'ennemi, soit par accident en remplissant un service requis ou commandé au nom du Roi, ils auront éprouvé les mutilations, reçu les blessures ou contracté les infirmités qui sont l'objet d'une solde de retraite spéciale.

Les veuves des officiers et marins susvisés ont droit comme les veuves des entretenus au quart du maximum de la solde de retraite d'ancienneté de leurs maris ; elles conservent cependant la faculté d'opter entre les pensions ainsi réglées et celles de l'application de la loi du 13 mai 1791¹⁷.

¹⁴ Quand Napoléon devient empereur, il lui portera atteinte en détournant les sommes payées à la caisse pour financer les guerres qu'il déclare à l'Europe entière.

¹⁵ Loi du 17 septembre 1823, admettant par moitié, dans le calcul des pensions et demi-soldes, le temps employé par les marins à la pêche du poisson frais, *Bull. des lois* 627, n° 15557, p 392.

¹⁶ Loi du 12 mars 1826, concernant les soldes de retraite, demi-soldes, pensions et secours, que sont susceptibles les officiers militaires et civils et maîtres non entretenus, les marins et les ouvriers des ports, ainsi que leurs veuves et enfants orphelins, *Bull. des lois 82*, n° 2854, p 47.

¹⁷ Loi du 13 mai 1791 sur la conservation de la caisse des Invalides et des revenus qui y sont affectés, Recueil des lois de la marine tome I, p 427.

Les enfants orphelins de ces officiers et marins, également assimilés à ceux des entretenus, reçoivent les secours temporaires soit de l'ordonnance du 21 février 1816¹⁸ soit de la loi du 13 mai 1791 selon le plus favorable.

D'autre part peuvent obtenir la demi-solde à cinquante ans au lieu de soixante, s'ils remplissent les conditions de la loi du 13 mai 1791, les ouvriers classés et autres salariés non navigants ayant servi trois cents mois dans les arsenaux ; les officiers militaires ou civils et maîtres non entretenus, les officiers-mariniers de toute profession, les marins, ouvriers, et surnuméraires, qui, sans avoir fourni trois cents mois d'activité au service de l'État, les ont complétés sur les bâtiments de commerce et à la pêche.

Les veuves des demi-soldiers ou des marins peuvent aussi obtenir la pension à quarante ans au lieu de cinquante.

Le supplément de six ou neuf francs par mois, selon la paie, qui n'était précédemment alloué aux demi-soldiers qu'à soixante-quinze ans peut désormais être accordé à soixante-dix ans.

Les tarifs supplémentaires des soldes de retraite sont les suivants :

Grades	Pour ancienneté	Pour mutilations	Pour blessures	Pour infirmités
	Mini-	Perte de 2 membres	graves	1/4 du max / 25 ^e des
	mum/Maximum	ou de la vue/perte d'1	Minimum/Maximum	3/4 19/ max à 45 ans
		membre	(à 20 ans, cam-	
			pagnes comprises)	
Seconds maîtres				
et autres servant	2006 / 4006	C00C / 500C	2000/4000	1000/120/4000
sur les vaisseaux	200f / 400f	600f / 500f	200f / 400f	100f / 12f / 400f
du Roi ²⁰				
Officiers-				
mariniers navi-				
gants, de toute	170f / 340f	510f / 425f	170f / 340f	85f / 40f / 340f
profession et				
autres ²¹				
Matelots, novices	1505/2005	4505 / 2755	1505/2005	755 / 05 / 2005
22	150f/300f	450f / 375f	150f/300f	75f / 9f / 300f

D'autres mesures suivent. En 1837 les services de la pêche côtière sont admis pour la totalité de leur durée (avant que pour moitié) à condition que les marins concernés aient navigué à l'État durant au moins six ans.

L'ordonnance royale du 5 octobre 1844²³ ramène de soixante-cinq à soixante ans l'âge à partir duquel les titulaires d'une pension sur la caisse perçoivent un supplément d'invalidité.

. .

¹⁸ Ordonnance du 21 février 1816 portant règlement sur les pensions et secours aux veuves et enfants orphelins des officiers militaires et autre entretenus du département de la marine, *Annales maritimes de 1816*, p 169.

¹⁹ 25ème des ³/₄ restant pour chaque année au-delà de 20 ans, campagnes comprises.

²⁰ Dont le grade à bord est assimilé à celui de sergent.

²¹ Dont le grade à bord est assimilé à celui de caporal.

²² Mousses et autres assimilés aux soldats.

²³ L'ordonnance du 5 octobre 1844 améliore le régime des pensions au profit des marins et ouvriers navigants et accordant un supplément d'invalidité aux demi-soldiers, dès l'âge de 60 ans au lieu de 65 ans, *Annales maritimes de 1844*, p 1281.

Une nouveauté apparaît pour les marins du commerce liée à l'industrialisation. Les inventions de la machine à vapeur, du moteur à explosion, du chemin de fer vont transformer la marine avec l'apparition du bateau à vapeur, de l'hélice qui dès 1837 remplace les roues à aubes. Les voyages sont plus rapides, les transports se multiplient, les premiers paquebots apparaissent. Cette expansion de la marine marchande entraîne des modifications dans la législation.

L'ordonnance du 10 mai 1841²⁴ sur le montant des pensions servies par la Caisse aux marins du commerce modifie les choses. Pour les capitaines au long cours et les maîtres de cabotage il n'est plus tenu compte du dernier grade au service de l'État, mais de celui qui, dans la marine militaire correspond à leur brevet de navigation commerciale : ainsi les capitaines au long cours occupant ce poste depuis au moins six ans percevront la pension du grade équivalent à l'État (enseigne de vaisseau auxiliaire) ; s'ils ont moins de six ans de commandement, ils auront celle du grade immédiatement inférieur de la Marine royale (pilote côtier de première classe). De même, les maîtres au cabotage perçoivent cette pension s'ils sont titulaires de leur brevet depuis plus de douze ans, et celle de pilote côtier de deuxième classe pour moins de douze ans de navigation..

Cette ordonnance prend pour la première fois en compte pour la détermination des pensions les deux plus hauts brevets de navigation commerciale et cette mesure est rapidement étendue à toutes les spécialités de la marine marchande²⁵.

Pendant la Monarchie de juillet, l'ordonnance du 5 octobre 1844 étend le bénéfice des pensions aux ouvriers de marine exerçant les professions de charpentiers de navires, perceurs, calfats et voiliers. La loi du 24 novembre 1848 leur ouvre comme pour les marins le droit à pension après vingt-cinq ans de services et sauf infirmité résultant du travail, à l'âge de cinquante ans ; la pension sera calculée en fonction du grade le plus élevé obtenu pendant deux ans au moins.

La législation de la deuxième moitié du XIXème siècle

Tout d'abord, arrêtons-nous quelques instants sur la période sarde dont la législation est en vigueur de 1814 à 1860 avec le retour de la Maison de Savoie. Une loi du 26 juin 1851²⁶ a supprimé la Caisse des invalides qui était chargée antérieurement du paiement de toutes les pensions de la marine. Elle l'a remplacée, pour la marine marchande, par une Caisse d'épargne et de bienfaisance fondée sur le patronage et sous la surveillance du gouvernement. L'administration de cette caisse est confiée à un consul supérieur établi à Gênes et à des consuls secondaires institués dans le chef-lieu de chaque direction maritime.

Les conditions pour une pension entière sont d'être âgé de soixante ans et d'avoir vingt ans de navigation effective à partir de dix ans.

²⁴ Ordonnance du 10 mai 1841 *Bull. des lois n*° *814*, n° 9317.

²⁵ Comme on le sait, l'Établissement, créé par Colbert pour les marins du Roi, concerne par la suite surtout ceux du commerce et de la pêche, pour s'y consacrer exclusivement à partir de 1908. O. De Laforcade Madelin, *op. cit.*

²⁶ Archives départementales des Alpes –Maritimes (désormais A.D.A.M), 1 Mi 101 / 11 : 24 P54.

Les individus blessés par le feu de l'ennemi ou dans un service commandé obtiennent des pensions qui varient entre un minimum et un maximum fixés par la loi.

Les pensions des veuves sont fixées à la moitié de celles des marins. Quand une veuve a plus d'un enfant mineur, elle reçoit jusqu'à la majorité de chacun de ses enfants un supplément de 2 frs par mois. Toutefois, elle ne peut pas dépasser au moyen de son supplément le chiffre de la pension dont son mari jouissait ou à laquelle il aurait eu droit.

Il existe une pension réduite c'est-à-dire une pension pour ceux ayant moins de vingt ans de service, par exemple : avoir soixante ans et quinze ans de service donne droit aux 2/3 de la pension entière ; et des secours sont également accordés aux marins, veuves et orphelins.

Les pensions sont fixées ainsi:

	Capitaines de 1 ^{ere} classe	Capitaines de 2 ^e classe	Patrons	Matelots
Pensions entières	250f par an	200f	130f	108f
Pensions pour cause de blessures	175f / 250f par an	150f/200f	75f/130f	54f/108f
Pensions réduites	125frpar an	100f	80f	72f

Une matricule des pensionnaires et des individus recevant des secours est tenue dans chaque direction maritime.

Les mémoires de proposition pour les pensions et les propositions pour secours sont dressés tous les trois mois par les consuls de la marine et soumis par eux aux consuls secondaires. Ils sont transmis ensuite à Gênes pour être examinés et approuvés, s'il y a lieu par le conseil supérieur. Le paiement des pensions a lieu tous les trois mois, celui des secours s'opère tous les six mois.

Avec le retour du territoire sous souveraineté française, un décret important témoignant de l'importance de la Marine pour le Second Empire, est celui du 15 novembre 1862, car il crée « l'Établissement des pupilles de la Marine » destiné à l'entretien des enfants de marins orphelins de père et de mère, ou de père seulement, ou encore de mère pendant la durée du service à l'État de leur père. Ces enfants, s'ils désirent apprendre le métier de marin, sont admis prioritairement à l'école des mousses.

En 1861, la loi du 5 juin prescrit que lorsqu'un marin ayant déjà servi l'État se trouve à nouveau levé, ses enfants âgés de moins de dix ans reçoivent une allocation de secours de dix centimes par jour pendant la durée du service de leur père.

La loi du 28 juin 1862 établit, quant à elle, une distinction entre les pensions de marins devenus invalides au service de l'État plus importantes et celles des matelots dont l'incapacité de travail résulte d'un embarquement au commerce ou à la pêche. Toutes les pensions sont relevées, de plus ce texte ouvre encore le droit à pension à d'autres titulaires non inscrits maritimes comprenant les apprentis et les journaliers. Les veuves obtiennent le tiers de la pension de leur mari, les orphelins de père et mère se partagent une pension du même montant jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint l'âge de vingt et un ans.

La politique se poursuit sous la Troisième République : la loi du 11 avril 1881²⁷ porte « sur les pensions de retraite attribuées aux inscrits maritimes ». L'article 1^{er} dispose que la pension dite demi-solde est attribuée aux marins inscrits réunissant vingt-cinq ans accomplis soit au service de l'État soit en navigation sur les bâtiments de commerce. Le temps d'embarquement, même avant l'âge de seize ans, sur les bâtiments de l'État, autres que les écoles de mousses, est compté dans la supputation des services exigés du marin pour qu'il ait droit à la demi-solde. Pour bénéficier de la demi-solde, le marin doit avoir cinquante ans accomplis à moins que des infirmités ne le mettent hors d'état de naviguer. Cet état doit être constaté par une commission spéciale constituée par décret au chef-lieu du sous-arrondissement maritime du marin.

La pension de leurs veuves est fixée à la moitié du maximum de la pension attribuée au mari. Après le décès de la mère ou si elle se trouve déchue de ses droits à la pension, l'enfant ou les enfants mineurs du marin mort en jouissance de droits à la demisolde reçoivent, quel que soit leur nombre, un secours annuel égal à la pension que la mère aurait obtenue ou aurait été susceptible d'obtenir. Ce secours est payé jusqu'à ce que le plus jeune d'entre eux ait atteint l'âge de vingt et un ans et dans ce cas la part des majeurs est réversible sur les mineurs.

Il est alloué aux marins demi-soldiers ou à leurs veuves pour chacun de leurs enfants âgés de moins de dix ans un supplément annuel. (cf tableau infra). Cette loi prévoit également qu'il ne sera plus fait de prélèvement au profit de la Caisse des invalides de la marine sur les salaires de la partie des équipages des bâtiments de commerce étrangère à l'inscription maritime. Cette loi met fin à une pratique née à la suite de la loi du 13 mai 1791 en étendant ses dispositions qui ne concernaient que le personnel de l'inscription maritime à un grand nombre de gens embarqués figurant sur le rôle d'équipage, mais qui ne relèvent pas de l'Inscription maritime. La marine militaire n'a pas le droit d'appeler à son service, ces gens ne doivent pas recevoir de pensions à titre d'inscrits et ils ne doivent pas être non plus astreints à verser 3 % de leurs salaires à la caisse des invalides de la marine. Ce personnel est en fait celui des paquebots à vapeur c'est-à-dire les médecins, les commissaires, les sous-commissaires, les économes, les maîtres d'hôtel, les cuisiniers et les domestiques des deux sexes. Jusqu'à cette loi, l'administration de la caisse des invalides a perçu 3 % sur les appointements et salaires que les armateurs de ces paquebots paient à ce personnel. Par conséquent, quelques-uns d'entre eux, ayant vingt-cinq ans de navigation et cinquante ans, ont réclamé leur pension en raison des prélèvements faits sur leurs salaires. L'article introduit par la loi vient donc cesser cet état de fait, mais ne sera d'application que pour l'avenir. Pour les personnes qui, au jour de l'entrée en vigueur de la loi, sont employées et qui n'appartiennent pas à l'Inscription maritime et qui ont déjà fait des versements à la caisse, leur situation est réglée par l'article 9.

Les personnes se trouvant dans cette situation, on le choix entre deux possibilités :

- ou elles déclarent vouloir cesser tout versement à la caisse, dans ce cas elles renoncent à leurs droits éventuels à la pension;
- ou elles demandent à continuer ces versements, et après avoir accompli vingt-cinq ans de navigation et atteint cinquante ans elles auront droit à des pensions.

²⁷ Loi du 11 avril 1881, relative aux pensions de retraite attribuées aux inscrits maritimes, *Bull. des lois 610*, n° 10490, p 94.

Les tarifs des demi-soldes pour les marins réunissant 25 ans soit de services au compte de l'État, soit de navigation sur les bâtiments de commerce sont les suivants :

Paies à l'État et	Fixations mensuelles	Fixations annuelles	Moitié du max.	Traitement pour
grades compris dans	Min/Max/Supplément	Min/Max/Suppl. pour	aux veuves et	enfants au-dessous
chaque catégorie	pour services/Suppl.	services/Suppl. pour	aux orphelins	de 10 ans
	pour invalidité ²⁸	invalidité ²⁹		
,				
Paies à L'État				
De 25 frs et au-	17f/32f/6f/9f	204f/384f/72f/108f	192f	24f
dessous				
De 25,01f à 40f	21f/36f/6f/9f	252f /432f /72f /108f	216f	24f
De 40,01f à 55f	27f /43f /7f /9f	324f/516f/84f/108f	258f	24f
De 55,01f à 70f et +	32f /48f /7f /9f	384f/576f/84f/108f	288f	24f
Capitaines au long				
cours, maîtres au				
cabotage, patrons				
brevetés et mécani-				
ciens:	200/550/00	4565/6605/065/1095	2200	246
Pilotes lamaneurs	38f/55f/8f/9f	456f/660f/96f/108f	330f	24f
allant en mer au-				
devant des navires				
Maîtres au cabotage	47f/67f/8f/12f	564f /804f /96f /144f	402f	36f
ou patrons brevetés				
pour la pêche				
d'Islande, ayant 8				
ans de navigation ³¹				
Capitaines au long	47f/67f/8f/12f	564f/804f/96f/144f	402f	36f
cours n'ayant pas 4				
ans de commande-				
ment				
Capitaines au long	65f/89f/10f/14f	780f/1068f/120f/168f	534f	36f
cours ayant 4 ans de				
commandement 32				

²⁸ Supplément pour 5 ans de services sur les bâtiments de l'État ou aux équipages de la flotte.

²⁹ Supplément d'invalidité pour 60 ans d'âge ou pour infirmités contractées au service de l'État.

 $^{^{30}}$ + Maîtres au cabotage et patrons brevetés pour la pêche d'Islande, n'ayant pas 8 ans de commandement ; mécaniciens ayant conduit pendant une durée de 1 à 8 ans, une machine de 100 à 300 chevaux, ou pendant 1an au moins comme chef de quart des machines de plus de 300 chevaux.

³¹ + Mécaniciens ayant conduit, pendant 8 ans au moins, des machines de 100 à 300 chevaux ou, pendant une durée de 1 à 8 ans, des machines de plus de 300 chevaux, ou alternativement des machines des deux puissances précitées pendant 4 ans au moins.

³² + Mécaniciens ayant conduit, pendant 8 ans au moins, des machines de plus de 300 chevaux.

Maintenant les tarifs transitoires pour les pensions (demi-solde) du personnel naviguant non compris dans l'inscription maritime :

Fonctions et paies au commerce	Fixations mensuelles	Fixations annuelles	Moitié du max pour
par mois	Min /Max /Suppl.	Min /Max /Suppl.	veuves et orphelins
	d'invalidité pour 60	d'invalidité pour 60	
	ans d'âge	ans d'âge	
Domestiques des deux sexes,			
cuisiniers, maîtres d'hôtel :			
Paies de 40f et au-dessous	21f/30f/9f	252f/360f/108f	180f
De 40,01f à 55f	27f /36f /9f	324f /432f /108f	216f
De 55,01f à 70f	32f /41f /9f	384f /492f? /108f	246f
Médecins des grandes pêches, non	38f /47f /9f	456f/564f/108f	282f
pourvus du brevet d'officier de			
santé;			
Économes, comptables et sous-			
commissaires			
Commissaires;	47f/59f/12f	64f /708f /144f	354f
Officiers de santé			
Docteurs-médecins	65f /79f /14f	780f/948f/168f	474f

Les secours distribués aux pensionnaires des Alpes-Maritimes

Tout d'abord, il faut préciser que ne sont pas conservés aux archives départementales des Alpes-Maritimes tous les registres des pensionnaires pour la période étudiée, il y a donc des lacunes, ce qui ne permet pas de dresser un tableau complet sur cette question.

Pour le quartier de Nice, on a retrouvé le registre des invalides de la marine pour la période allant de l'an 10 à 1815. 33 En voici les résultats :

	Invalides	Veuves	Père et mère
An 10-11	64 dont 13 morts ³⁴	43 dont 8 mortes	3
An 12-13	55 / 11	47 / 7	4
1806-1807	59 / 6	43 / 6	3
1808-1809	66 / 8	45 / 7	1
1810-1811	63 / 10	43 / 14	1
1812-1813	75 / 13	35 / 6	1
1814-1815	74 / 10	34 / 6	1

Pour Cannes, les Invalides sont au nombre de 46 entre l'an 11 et 1806, et à Antibes, ils sont 85 pour la même période.

Pour Nice en 1859 avant son annexion à la France, la Caisse d'épargne et de bienfaisance de la marine marchande sarde comptait³⁵:

- 75 pensionnaires sous la direction de Nice
- 45 personnes ont reçu des secours
- 5 563,27 frs ont été dépensés pour le paiement des pensions

³³ A.D.A.M, 1 Mi 101 / 9.

³⁴ Cela signifie que l'invalide meurt dans le courant de l'année (en général la pension bénéficie à la veuve.)

³⁵ A.D.A.M, 1 Mi 101 / 11: 24 P 54.

• 1 694 frs pour les secours.

Pour le quartier de Cannes, la période est différente, elle va de 1885 à 1913. Les registres font ressortir les chiffres suivants³⁶:

• pensions de veuves : 282

• pensions versées aux héritiers : 232

• demi-soldiers: 345

Pour le quartier de Villefranche, la période va de 1841 à 1851³⁷ :

- 1841 : 130 pensions versées dont 22 pour les orphelins et 40 pour les veuves, 68 invalides
- 1842: 124 pensions, 24 orphelins, 44 veuves et 60 invalides
- 1844: 191 pensions, 20 orphelins, 43 veuves et 128 invalides
- 1849-1851: 130 pensions, 27 orphelins, 46 veuves et 57 invalides³⁸

Pour le quartier d'Antibes, il n'y a que le registre de l'année 1863³⁹ :

• 26 pensions de veuves, 1 pour les orphelins, 2 pour les père et mère et 29 pour les invalides ont été versées.

Parfois le versement de la pension est retardé en raison de formalités non accomplies. C'est l'exemple d'une pension de veuve⁴⁰. En 1863, Marie Lastreto est veuve du matelot Joseph Alliez dans le quartier d'Antibes, elle souhaite bénéficier de sa pension de veuve, mais n'étant pas âgée de 40 ans, elle est ajournée jusqu'à la production d'un certificat du maire constatant l'existence d'un enfant qu'elle paraît avoir à charge. Elle a reçu sa pension avec retard, car effectivement elle avait bien un enfant.

L'étude des registres des invalides n'est pas très concluante, en revanche, les archives sont beaucoup plus riches en ce qui concerne les secours distribués⁴¹.

Mais avant tout, il faut examiner l'instruction du 28 février 1886 relative à la concession des secours sur la caisse des invalides de la marine⁴². Elle définit, tout d'abord, quatre catégories d'ayants-droit : les anciens marins, militaires ou employés, leurs veuves, leurs orphelins et leurs ascendants⁴³.

³⁷ A.D.A.M, 1 Mi 101 / 9.

Il faut distinguer parmi ces ayant-droits:

³⁶ A.D.A.M, 1 Mi 97 /10.

³⁸ Pour 3 ans cela semble peu de pensions versées, par rapport à une seule année, ces chiffres correspondent plus à une seule année qu'à une période de 3 ans.

³⁹ A.D.A.M, 1 Mi 96/12.

⁴⁰ A.D.A.M, 1 Mi 96 /12.

⁴¹ A.D.A.M, 1 Z 38, 1 Z 372, 1 Z 376, 1 Z 380; 1 Mi 101 /11.

⁴² Instruction du 28 février 1886, Bulletin officiel de la marine, année 1886, n°10.

⁴³ § 1^{er} Anciens marins, militaires ou employés

^{1°} ceux qui ne sont titulaires d'aucune pension ni de demi-solde et qui comptent néanmoins un certain nombre d'années de service.

Les secours doivent leur être attribués de préférence, sous la réserve toutefois, que lorsqu'ils n'auront accompli que le temps de service légal, ils puissent invoquer des campagnes, des actions d'éclat, des blessures ou infirmités ayant leur origine dans le service.

Les concessions de secours sont en principe renouvelables tous les deux ans. « Les situations les plus dignes d'intérêt continueront, toutefois, à l'être l'objet de propositions annuelles, et je me réserve d'élever, dans la mesure des crédits qui seront mis à ma disposition, les allocations accordées aux personnes appartenant aux différentes catégories. » ⁴⁴.

2° les anciens marins, militaires ou employés en jouissance d'une pension de retraite ou d'une demi-solde non unifiée.

Sont exemptés toutefois : les titulaires de la gratification de réforme renouvelable, cette allocation ayant par elle-même le caractère d'un secours.

§ 2 Veuves d'anciens marins ou de militaires ou d'employés

Il faut distinguer également dans cette catégorie :

1. les veuves non pensionnées parce que leurs marins, morts en activité, n'avaient pas accompli le temps de service exigé par la loi et les conditions dans lesquelles le décès est survenu n'était pas cependant de nature à créer des droits à une pension;

2. les veuves non pensionnées parce que leur union n'avait pas duré deux ans pendant l'activité.

Ces deux situations lorsqu'elles se compliquent de charges de famille, sont les plus intéressantes ;

3. enfin, les veuves en jouissance d'une pension non unifiée, soit de l'État, soit de la caisse des invalides.

La liquidation des pensions entraîne parfois, en raison de la production des pièces exigées, des retards plus ou moins longs, des propositions de secours pourront aussi être établies en faveur des veuves pour leur permettre d'attendre le paiement des arrérages, si leur situation de fortune et les dépenses occasionnées par le décès de leur mari sont de nature à justifier ces propositions.

Les veuves remariées ne peuvent prétendre à un secours de la caisse des invalides. Il n'est fait d'exception que dans le cas où le second mari serait aussi mort.

§ 3 Orphelins

Peuvent être proposés pour des secours :

Les fils et filles légitimes d'anciens marins, militaires ou employés, orphelins de père et de mère, n'ayant pas droit au secours annuel prévu par les lois des 13 mai 1791 et 11 avril 1881.

Les orphelins titulaires du secours annuel prévu par la loi, lorsqu'il n'a pas été unifié d'après les nouveaux tarifs et qu'il est reconnu insuffisant en raison du nombre des copartageants ;

Les enfants des anciens marins, militaires ou employés, quand l'âge et les infirmités les ont mis dans l'impossibilité de pourvoir à leur subsistance ou lorsqu'ils ont des charges de famille ;

Enfin les enfants naturels reconnus, si leur situation est exceptionnellement nécessiteuse.

La dernière observation portée à la fin du § 2 de la présente circulaire et relative aux veuves remariées est applicable aux filles d'anciens marins, militaires ou employés.

§ 4 Ascendants

Les ascendants de marins, militaires ou employés morts au service par suite de blessures, maladies contagieuses ou endémiques, ou morts en captivité et même des suites des fatigues de la guerre, sont admis à prendre part à ces libéralités, lorsqu'il est reconnu que l'état de misère auquel ils sont réduits est grande partie la conséquence de la mort de leurs enfants.

Les ascendants de marins, militaires ou employés morts au service dans des conditions ordinaires continueront à n'être l'objet de proposition de secours que dans des cas tout à fait exceptionnels, et il y aura lieu d'exclure les ascendants de marins qui sont titulaires d'une pension de la loi du 13 mai 1791 révisée en vertu de la loi du 8 août 1885

⁴⁴ Instruction du 28 février 1886, *op.cit*, dispositions générales I, l'ordre dans la distribution des secours est la suivante 1° les anciens officiers qui ont été réformés pour infirmités et ont cessé de jouir de la solde de réforme, ainsi que ceux qui ont quitté l'armée par démission volontaire en y laissant des souvenirs honorables.

Les premiers et les autres doivent compter au moins 10 ans de services effectifs et âgés ou infirmes.

- 2° les marins ou militaires amputés ou devenus aveugles (1) pendant leur présence sous les drapeaux, mais pour des causes indépendantes du service militaire.
- 3° les anciens marins, militaires ou employés qui ont quitté le service par des circonstances indépendantes de leur volonté et qui comptent au moins 20 ans de service effectif.
- 4° les veuves et orphelins d'inscrits maritimes disparus dans un naufrage.
- 5° les veuves des marins, militaires ou employés qui, ne réunissant pas le temps de service effectif exigé par la loi, meurent sans leur laisser de droits à pension et comptent, à l'époque de ce décès, au moins 20 ans de service effectif ou de navigation.
- 6° les orphelins de père et de mère qui n'ont pas encore atteint leur majorité, dont le père est mort après 20 ans et plus de service effectif.
- (1) On croit devoir rappeler ici que le ministre de l'Intérieur peut accorder sur les fonds disponibles de l'établissement des Quinze-Vingts des pensions d'interne ou d'externe aux personnes aveugles. Condition pour être admis à l'internat, il faut :

Tout aspirant à l'un des secours annuels doit remplir les mêmes conditions, sauf cette différence qu'il peut l'obtenir dès l'âge de 21 ans, mais actuellement le grand nombre des candidats ne permet pas de secourir des aveugles de moins de 30 ans.

Il existe en outre, à l'hospice des Quinze-Vingt⁴⁵ une clinique nationale ophtalmologique à laquelle peuvent être admises gratuitement les personnes atteintes d'une affection des yeux. La marche à suivre est la suivante : tout malade devra transmettre, par les soins du maire de sa commune, au directeur de l'hospice national sous le couvert du ministre de l'intérieur :

1° une demande indiquant ses nom, prénoms, âge et profession

2° un certificat d'un docteur en médecine attestant l'état d'intégrité absolue ou relative des membranes profondes de l'œil, et donnant aussi exactement que possible le diagnostic de maladie. Ce certificat devra contenir en outre les renseignements relatifs à l'influence héréditaire

3° un certificat d'indigence délivré par le maire de sa commune et dûment légalisé.

Des gratifications de réforme sont également distribuées aux marins devenus invalides. Un exemple de gratification de réforme est celui de Louis François Maccari⁴⁶, maître de manœuvre réformé pour blessures à bord de la frégate *La Provence*, qui touche une gratification renouvelable de 190 frs par an à partir de 1867⁴⁷.

La plupart des secours distribués restent des secours extraordinaires accordés par le ministre de la Marine, des secours de dernière maladie et d'inhumation en faveur de personnes s'étant occupées de marins ou de veuves de marins sur leur lit de mort. En voici quelques exemples :

- Pour l'année 1863, 10 secours exceptionnels ont été attribués, pour un montant de 1 037 frs
- En 1864, 19 secours d'un montant total de 1 480 frs
- En 1866, 6 secours d'un montant de 650 frs
- En 1873, 11 secours d'un montant de 460 frs
- En 1875, 7 secours d'un montant de 125 frs
- En 1876, 5 secours pour 335 frs
- En 1877, 7 secours pour 370 frs
- En 1878, 4 secours pour 170 frs
- En 1879, 1 secours de 40 frs
- En 1880, 2 secours pour 210 frs
- En 1882, 1 secours de 30 frs

2° être âgé de 40 ans

^{1°} être français

^{3°} justifier d'une cécité complète et incurable

^{4°} établir que l'on est sans ressources suffisantes d'existence

⁴⁵ Hospice pour aveugles créé à Paris par Saint Louis en 1254, initialement prévu pour 300 (15x20) malades.

⁴⁶ A.D.A.M, 1 Mi 101 /23 : dépêche ministérielle du 27 mars 1867.

⁴⁷ Voici un autre exemple de gratification de réforme datant de septembre 1868 ; il s'agit d'une gratification de réforme renouvelable de 180 frs par an concédée à Alexandre Contesso, matelot réformé à la suite de blessures en service commandé.

• En 1885, 1 secours de 50 frs Au total, 122 secours ont été distribués pour un montant de 4 957 frs.

En fait pour la plupart il s'agit de secours exceptionnels distribués par le ministre à des personnes dans la pauvreté et pour certains, ne remplissant pas les conditions pour obtenir une pension.

Il faut souligner également que certains de ces secours sont distribués pour aider les familles des marins à subvenir aux frais de dernière maladie et d'inhumation.

Les secours peuvent également être reportés sur les autres membres de la famille quand le titulaire du secours vient à décéder.

Certaines personnes reçoivent aussi plusieurs années d'affilée le même secours exceptionnel. Par exemple Mme Lenchantin, veuve d'un ancien capitaine de la marine sarde⁴⁸ a reçu en 1863, 1866, 1867, 1868 et 1873 la somme de 60 frs par an⁴⁹.

Parfois les secours ne sont pas toujours accordés aux héritiers. La situation économique réelle doit prévaloir. C'est le cas pour⁵⁰ le Dr Montolivo. Une lettre de l'administrateur de l'inscription maritime au commissaire de l'inscription maritime du 26 février 1877 donne une réponse à la demande de secours. Le docteur Montolivo, médecin en chef de la marine en retraite – d'origine de Villefranche - souhaite obtenir un secours en faveur de sa tante Mme Rovéro, veuve d'un capitaine de frégate. Elle a reçu un secours de 150 frs en 1863, 65, 66, 68, 70 et 71 et depuis 1872 deux démarches faites par le docteur ont été repoussées car elle s'était remariée après la mise à la retraite de son mari. La mort de Mme Rovéro, survenue le 20 février 1877 rend sans objet la démarche du médecin. Mais si le docteur a eu à supporter les frais de dernière maladie et de funérailles de sa tante et s'il est sans fortune, il peut obtenir un secours. Or une lettre du commissaire général de la marine au vice-amiral du 12 mars informe que le « docteur Montolivo n'est pas susceptible d'obtenir un secours pour les soins qu'il a apportés à sa tante, car il se trouve dans l'aisance. »

En revanche, le secours peut être reporté sur un héritier⁵¹. Mme Loccio touchait un secours de 35 frs étant veuve d'un marin et se trouvant sans ressources, à sa mort en février 1867 le secours qu'elle touchait est reversé à son fils Joseph qui a eu à supporter les frais de dernière maladie et d'inhumation.

Un problème spécifique se pose dans le quartier de Nice au moment de l'annexion de Nice à la France. Qui doit payer dorénavant les pensions des anciens marins sardes devenus français, du fait de l'annexion ? Une réponse est apportée par le ministre de la Marine⁵². « Le commissaire adjoint de la marine chargé du service de l'inscription maritime au nouveau quartier de Nice, ayant demandé s'il y aurait des dispositions à faire ap-

⁴⁸ En effet avec l'annexion de Nice à la France, la France paie, en vertu des « droits acquis » les secours des anciens sardes. Il s'agit de la veuve de Lenchantin de Gubernatis.

⁴⁹ Ou le cas de François Ciaudo, ancien marin pensionné pour amputation reçoit en 1863, 1864 et 1866 100 frs, et 40 frs en 1873.

⁵⁰ A.D.A.M, 1 Mi 101 /27: lettre de l'administrateur de l'inscription maritime au commissaire du 26 février 1877.

⁵¹ A.D.A.M. 1 Z 380.

⁵² A.D.A.M, 1 Mi 101 / 10: dépêche du ministre de la marine au préfet de Nice, Paris le 2 juillet 1860.

pliquer au sujet des personnes qui se présenteraient à lui, porteurs de brevets de pensions pour service maritime faits au compte du gouvernement sarde, ou de titres constitutifs de pensions ou de secours imputables sur la caisse d'épargne et de bienfaisance de la marine marchande sarde, j'ai fait prendre des renseignements au ministère des finances et je recommande par suite au gouvernement de la marine française à Nice de renvoyer les parties à se pourvoir près de M. le préfet des Alpes-Maritimes qui fera exécuter les paiements dont il s'agit d'après les instructions qui lui ont été données par les soins du préposé payeur général dudit département, lequel doit ouvrir un compte spécial pour ces paiements dont l'imputation définitive sera ultérieurement déterminée. J'ai compris qu'il ne fallait pas que ces paiements fussent effectués, à titre provisoire, d'un côté par les agents de la marine et d'un autre par ceux des départements de l'intérieur et des finances à Nice. »

Les accidents du travail

La question des accidents du travail se pose également. Quel secours est accordé au marin quand celui-ci s'est blessé au cours d'une manœuvre sur le bâtiment ? Un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 10 août 1863⁵³ règle la question : « le matelot rapatrié à la suite d'une blessure reçue au service du navire a droit à ses loyers (a. 262 du code de commerce) depuis le jour de l'armement jusqu'à celui du désarmement du navire, à moins que, dans l'intervalle compris entre son rapatriement et le retour du bâtiment, il n'ait pu contracter un autre engagement. »

De plus une dépêche ministérielle⁵⁴ en date du 8 août 1866 adressée aux préfets maritimes, commissaires de l'inscription maritime apporte des précisions en cas de blessures, d'accident dans un service. « Il est indispensable, en matière de pensions pour blessures ou infirmités, résultant d'accidents dans un service commandé de se conformer à l'article 14 de la loi du 18 avril 1831. Cet article prévoit que les blessures ou infirmités graves et incurables, provenant d'accidents du service donnant lieu à pension pour tout individu au-dessous du rang d'officier, si elles le mettent hors d'état de service et de pourvoir à sa subsistance. »

Une ordonnance royale du 26 janvier 1832 détermine la manière dont on aurait à faire la justification des causes, de la nature et des suites des blessures et infirmités. Une note de l'inspecteur général du service de la santé du 24 décembre 1832 sert toujours de guide aux médecins de la marine chargés de la constatation des blessures et infirmités. Cette note est suivie d'une nomenclature des cas de gravité pouvant entrer dans chacune des classes définies par la loi et d'une désignation des lésions organiques provenant de blessures ou infirmités et, par assimilation, aux catégories de pensions établies par la même loi : on lit dans cette nomenclature :

1° la perte totale de l'un des yeux avec désignation du globe de l'œil (fonte du globe par suite de l'écoulement des liquides ou de sortie des milieux, avec occlusion plus ou moins complète des paupières, et non par altération d'un ou plusieurs organes partiels

- -

⁵³ A.D.A.M, 1 Mi 101 /22.

⁵⁴ A.D.A.M, idem.

(cornée transparente, iris, cristallin) par suite de blessures en service commandé constitue la 5ème classe.

2° la perte de vue d'un seul côté, sans désorganisation du globe oculaire par suite de blessures en service commandé constitue la 6ème classe.

Dans quelques ports, les fonctionnaires du service médical se sont crus autorisés à s'attacher littéralement et exclusivement au texte de nomenclature qui précède, et par suite, à en faire sortir un droit absolu à pension pour des ouvriers borgnes. Les conseils d'administration les ont suivis dans la même voie. Les uns et les autres perdent de vue le texte de la loi, ne paraissent pas s'être pénétrés suffisamment de la question de savoir si les ouvriers privés d'un œil étaient réellement dans l'impossibilité de pourvoir à leur subsistance, ce qui, d'après la loi, est la condition indispensable de l'ouverture du droit à pension. En effet si après guérison et ayant conservé une aptitude suffisante, un ouvrier continue, quoique borgne, son service dans un arsenal, il ne peut être considéré comme étant hors d'état de pourvoir à sa subsistance. Si au contraire, sa vue est profondément troublée, et si la pratique de son métier antérieur exige une grande justesse de coup d'œil, reconnue désormais impossible, si le département de la marine ne peut donner à cet ouvrier blessé à son service un autre emploi plus en rapport avec son état actuel, cet homme doit être considéré comme hors d'état de pourvoir à sa subsistance, puisque la marine, plus disposée que qui ce soit à la bienveillance, ne peut le conserver à sa solde.

La loi en la matière exige donc tout d'abord, la déclaration que l'homme est hors d'état de pourvoir à sa subsistance, non seulement par son travail professionnel, mais encore pour tout autre travail salarié.

Dans l'instruction qui précède le mémoire, le service médical n'est pas le seul chargé d'émettre une opinion sur les conséquences des infirmités, les représentants des divers autres services de la marine sont investis du droit et ont pour devoir d'éclairer les appréciations locales ou supérieures, et il convient que chaque catégorie de fonctionnaire exerce son action dans la limite des attributions qui lui sont conférées, sans se considérer comme obligée de suivre les appréciations du service de santé. La note du 25 mars 1865 invite d'ailleurs les médecins à demander pour les cas douteux une enquête ou l'entrée dans un hôpital du sujet à observer.

Dans tous les cas, le droit à pension ne peut être établi que sur constatation préalable de l'impossibilité où se trouve le blessé de demander sa subsistance au travail.

Les mêmes personnes devront autant que possible, guider l'administration quand il s'agira d'apprécier les cas de même nature qui se présenteraient dans le personnel des équipages de la flotte et des troupes et parmi les agents divers du département de la marine. Enfin les investigations qui doivent précéder les propositions de pensions à l'égard des ouvriers borgnes, seront également nécessaires lorsqu'il s'agira de toute autre blessure ou infirmité susceptible de donner droit à la pension, dans les conditions des articles 12 et 14 des lois de 1831.

La protection efficace du début du XXème siècle

Tout d'abord, on peut envisager la protection offerte au marin et à sa famille par la Caisse des invalides, puis par la Caisse de prévoyance des marins français.

La protection offerte par la caisse des Invalides

Il faut distinguer les pensions servies par la caisse des taux de pension.

Les pensions servies par la caisse

Plusieurs personnes peuvent prétendre à une pension : le marin inscrit tout d'abord et ses ayants-droit une fois ce dernier décédé.

1. Le marin inscrit

La caisse des Invalides de la Marine a pour fonction essentielle d'assurer une pension de retraite aux marins infirmes ou âgés. Pour invoquer son droit à la retraite, l'inscrit maritime doit réunir plusieurs conditions.

D'après la loi du 14 juillet 1908⁵⁵, il doit tout d'abord justifier de trois cents mois de navigation professionnelle⁵⁶. La navigation est professionnelle lorsqu'elle est accomplie comme principal moyen d'existence par un inscrit maritime remplissant à bord un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien du bâtiment ; et également considéré comme navigation professionnelle le temps passé par les inscrits maritimes à bord d'un bateau français en qualité de passagers, pour aller sur des lieux de grande pêche ou en revenir.

La navigation n'est pas considérée comme professionnelle :

1° lorsqu'elle a pour objet l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine public maritime, à moins que cette exploitation ne nécessite une navigation totale de trois milles au minimum ;

2° lorsqu'elle a pour objet l'exploitation, au moyen de bateaux non pontés, de propriétés riveraines agricoles ou industrielles ;

3° lorsqu'elle a lieu sur des chalands pontons ou autres engins flottants incapables de naviguer par leurs propres moyens et dont les voyages ne s'effectuent pas principalement en mer, à moins qu'il ne s'agisse d'inscrits, ou bien affectés au service des baliseurs et des bateaux-feux dépendant de l'administration des ponts et chaussées, ou bien détachés du vapeur remorquant lesdits engins, pour effectuer les manœuvres maritimes de ces derniers;

⁵⁵ Loi du 14 juillet 1908, concernant les pensions sur la caisse des invalides de la marine, *Journal officiel* du 16 juillet 1908, p 4910.

⁵⁶ Aux XVIIIème et XIXème siècle, on parlait de service effectif (souvent 25 ans de service effectif). Eugène Tulet, *La législation des gens de mer et l'adaptation nécessaire du droit ouvrier maritime aux exigences de la marine moderne,* Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1924, p 51.

4° lorsqu'elle est accomplie par des agents de l'État embarqués sur des bâtiments ou embarcations affectés à un service public s'ils acquièrent pendant ce temps des droits à une pension civile ou militaire.

Peuvent entrer en compte pour l'obtention de la pension :

- 1° pour leur durée effective et sans limite de temps, les services accomplis dans le corps des équipages de la flotte ou celui des marins vétérans ;
- 2° jusqu'à concurrence de dix ans et pour leur durée effective, les services militaires autres que ceux prévus précédemment, accomplis, soit dans l'armée de terre ou l'armée coloniale, soit dans les divers corps de la marine;
- 3° jusqu'à concurrence de dix ans, les services accomplis dans un corps du personnel civil de la marine ou dans le service des ports de commerce et des phares. Les services militaires ou civils prévus ci-dessus ne peuvent entrer en ligne de compte lorsqu'ils se sont terminés par une destitution ou une révocation, à moins que l'intéressé n'ait été ensuite remis en activité dans un service donnant droit à pension ;
- 4° sans limite de temps, les services accomplis par les inscrits maritimes sur des navires français de commerce, de pêche ou de plaisance, naviguant dans les eaux déterminées par l'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 1896⁵⁷, ou sur les bateaux-feux ou baliseurs dépendant de l'administration des ponts et chaussées, pourvu que la navigation soit professionnelle et active. Ces services comptent pour leur durée effective.

La loi a également institué des pensions proportionnelles en faveur des inscrits devenus infirmes et mis dans l'impossibilité de continuer la navigation. Pour ces pensions, la loi exige seulement du futur bénéficiaire un minimum de cent quatre-vingts mois de services, dont cent au moins dans la navigation de commerce, de pêche ou de plaisance.

L'article 1^{er} de la loi précise également que le marin doit avoir atteint l'âge de cinquante ans, à moins d'être atteint d'une infirmité permanente absolue lui interdisant toute espèce de navigation, dans ce cas le marin est admis à la pension quel que soit son âge.

La dernière condition pour bénéficier de sa pension est que le marin ne doit pas avoir perdu sa qualité d'inscrit.

Voici donc les conditions d'obtention de la pension, mais quand le marin meurt son droit est reporté sur sa famille, et en priorité sur sa veuve et ses enfants.

2. La veuve et les orphelins

C'est l'article 8 de la loi du 14 juillet 1908⁵⁸ qui règle le sort de la veuve. La veuve a droit à pension si le marin, au moment de son décès, était titulaire d'une pension sur la caisse des invalides, pourvu que le mariage ait été contracté deux ans avant la concession de cette pension.

Elle a aussi droit à pension si le mari, au moment de son décès réunissait trois cents mois de services donnant droit à pension, pourvu que le mariage ait été contracté deux ans avant la cessation de la navigation du mari.

⁵⁷ Loi du 24 décembre 1896, Journal officiel du 27 décembre 1896, p. 875.

⁵⁸ Loi du 14 juillet 1908, concernant les pensions sur la caisse des invalides de la marine, *Journal officiel* du 16 juillet 1908, p. 4910.

La jouissance de la pension ne commence que lorsque la veuve a atteint l'âge de quarante ans. Toutefois, celle qui a un ou plusieurs enfants issus de son mariage avec la personne dont elle tire ses droits est dispensée de toute condition d'âge et elle continue même à jouir de la pension, en cas de décès des enfants.

La pension n'est jamais acquise à la femme divorcée ou contre laquelle a été prononcée la séparation de corps. En cas de remariage, la femme perd son droit à pension, si le dernier mari est lui-même pensionné de l'État, de la caisse des invalides ou de la caisse de prévoyance ; ou s'il acquiert l'une des mêmes pensions postérieurement au mariage. Si la femme redevient veuve sans pension du fait de son dernier mari, ou en cas de divorce ou de séparation de corps et tant qu'il n'y a pas reprise de la vie commune, elle recouvre pour l'avenir ses droits à pension.

À compter du 1^{er} janvier 1908, un secours annuel de cent francs est accordé aux veuves nécessiteuses et non remariées d'inscrits maritimes morts en mer ou après quinze ans de navigation révolus lorsqu'elles ne jouiront pas d'une pension sur l'État, la caisse des invalides ou la caisse de prévoyance.

Que se passe-t-il quand la veuve entre en concurrence avec les enfants d'un 1^{er} lit ? L'article 9 prévoit le cas où il y a une veuve et des enfants d'un autre lit. Donc s'il existe à la fois une veuve et des enfants d'un ou plusieurs autres lits, ou des enfants naturels reconnus, âgés de moins de seize ans. La pension vue plus haut est partagée entre eux et la veuve.

Elle est partagée également et par tête entre tous les enfants et la veuve, cette dernière ayant droit à deux parts.

La part de chacun des enfants des précédents lits ou des enfants naturels est inscrite à son nom ; celles des enfants de la veuve forment avec les deux parts de la veuve la pension de celle-ci. En aucun cas, la pension de la veuve ne peut être inférieure à la moitié de la pension totale. Dans ce cas, l'autre moitié de la pension totale est partagée entre les enfants des autres lits ou les enfants naturels. Les parts des enfants qui décèdent ou atteignent l'âge de seize ans accroissent la part de la veuve.

Il n'a pas été retrouvé de problème de succession entre une veuve et les enfants d'un 1^{er} lit, lors du dépouillement des archives, mais cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y en ait pas eu.

Après le décès de la mère ou lorsqu'elle est déchue de ses droits à pension, l'enfant ou les enfants ayant moins de seize ans de la veuve titulaire de la pension reçoivent, quel que soit leur nombre, un secours annuel égal à la pension que la mère aurait obtenue.

Les enfants naturels reconnus avant la date de la concession de la pension participent au secours annuel dans la même mesure que les enfants légitimes. Et il en est de même des enfants de lits précédents. La part des orphelins arrivés à l'âge de seize ans est reversée sur les mineurs jusqu'à ce que le plus jeune d'entre eux ait atteint seize ans accomplis.

Les veuves ou orphelins des marins morts titulaires d'une pension proportionnelle ont droit aussi à une pension ou à un secours annuel égal à la moitié de la pension proportionnelle.

Les pensions courent pour les veuves ayant quarante ans ou ayant un ou plusieurs enfants : du lendemain du jour du décès, si le marin était titulaire d'une pension ; du jour du décès si le mari est mis en possession de ses droits à pension

La même règle est applicable aux orphelins.

Les veuves et les orphelins qui n'ont pas présenté leur demande dans un délai d'un an à partir du décès du mari peuvent prétendre aux arrérages que du jour où ils adressent leur demande.

Après avoir vu les titulaires des pensions de la caisse des invalides, évoquons la question technique des taux des pensions.

Les taux de pension

Tout d'abord, il faut noter qu'il est alloué aux titulaires d'une pension ou d'une pension de veuve, pour chacun de leurs enfants âgés de moins de treize, un supplément de quatre francs par mois.

Si l'enfant est né postérieurement à la demande de pension, ce supplément court à partir de la naissance, si l'intéressé produit l'acte de naissance dans les six mois ; passé ce délai, le supplément est payé du jour de la production de l'acte.

Ce supplément est payé à la personne qui a la garde de l'enfant, si le père ou la veuve est déchu de la puissance paternelle.

Désignation	Min/ Max/ suppl. pour services à l'État/	Veuves et orphe-
	suppl. pour invalidité à 60 ans / suppl. pour	lins
	180 mois de navigation	
1ere catégorie : capitaines au long cours	1000f/1430f /5fs par mois 60/ 250f/ 60f 61	680f
59		
2e : capitaines au long cours 62	900f/ 1300f/ id /220f / 60f	620f
3e : maîtres au cabotage 63	700f/ 1060f/ 4f /204f /60f	500f
4e : maîtres au cabotage 64	600f/ 932f/ id/ 176f/ 60f	440f
5e : patrons brevetés d'Islande n'ayant	500f/ 826f/ id/ 170f/ 60f	380f
pas 8 ans de commandement 65		
6e : patrons à la pêche, au bornage, au	400f/ 696f/ id/ 140f/ 60f	320f
pilotage, quartiers-maîtres		
7e : inscrits ne figurant dans aucune des		
catégories ci-dessus	300/ 636f/ id/ 120f/ 60f	290f

Il faut envisager concrètement les formalités de la pension.

⁵⁹ Avec brevet supérieur.

 $^{^{60}}$ Le supplément pour services à l'État est dû pour tout mois de services effectifs au-dessus de 36 mois de navigation avec un maximum de 120 frs.

 $^{^{61}}$ Le supplément est dû à tout inscrit comptant plus de 180 mois de navigation au long cours, aux grandes pêches, au cabotage et à la pêche au large.

⁶² Avec brevet ordinaire, et mécaniciens de 1ère classe.

⁶³ Avec brevet supérieur, et officiers de la marine marchande.

⁶⁴ Avec brevet ordinaire, et patrons brevetés d'Islande ou patrons brevetés de Terre-Neuve ayant huit ans de commandement ; mécaniciens de 2ème classe et pilotes.

⁶⁵ Ou patrons non brevetés de Terre-Neuve ayant 8 ans de commandement effectif ou patrons de pêche au large ayant exercé le commandement ; maîtres ou officiers mariniers.

Lorsque, d'après les services portés sur la matricule, un inscrit a atteint cinquante ans, l'administrateur de l'inscription maritime l'informe par écrit de la possession de ses droits à pension.

L'inscrit doit alors adresser à l'administrateur une demande écrite ou verbale. C'est la même chose pour les pensions de veuves et d'orphelin.

Les arrérages de la pension courent :

- à partir du jour où l'intéressé qui a accompli 300 mois de services, est âgé d'au moins cinquante ans ;
- à partir du jour où il a atteint cinquante ans, s'il a accompli ses 300 mois de service avant ;
- à partir du 1^{er} janvier de l'année dans laquelle la pension est concédée, étant âgé de moins de cinquante ans et reconnu atteint d'infirmités évidentes le mettant dans l'impossibilité de travailler;
- à partir du jour où la pension est concédée quand c'est une pension proportionnelle.

Les pensions et les secours sur la caisse des invalides et les arrérages de pensions sont incessibles et insaisissables, excepté dans le cas de dette envers l'État ou dans les circonstances prévues par les articles 203, 205 et 214 du Code civil. Dans ces deux cas, les pensions et secours sont passibles de retenues qui ne peuvent excéder le cinquième de leur montant pour cause de dette, et le tiers pour aliments.

Lorsqu'un pensionnaire est, par suite de condamnation ou pour tout autre motif suspendant sa pension, inhabile à recevoir les arrérages de la pension; la femme ou les enfants mineurs reçoivent, pendant la durée de la suspension, les arrérages de celle qui serait due à la veuve ou aux orphelins.

La pension sur la caisse des invalides ne peut se cumuler avec un traitement militaire d'activité, ni avec un traitement d'activité conduisant à une pension à forme militaire, ni avec une pension militaire, à moins que cette pension n'ait été concédée pour des services non compris dans la liquidation de la pension. Elle peut se cumuler avec une indemnité, non sujette à retenue, payée par le département de la marine.

Lorsqu'aucun service civil n'a été admis dans le calcul de la pension, celle-ci peut se cumuler avec un traitement d'activité conduisant à une pension civile ou avec une pension civile.

Les veuves ne peuvent cumuler deux pensions sur la caisse des invalides ; elles ont le droit d'opter entre les deux pensions. Elles peuvent cumuler une telle pension avec une pension civile ou militaire, ou avec un traitement civil d'activité.

Les inscrits titulaires d'une pension de premier degré sur la caisse de prévoyance ne peuvent plus acquérir aucun droit à une pension sur la caisse des invalides.

Lorsqu'un inscrit est titulaire d'une pension sur la caisse des invalides, il ne peut obtenir une pension sur la caisse de prévoyance qu'en renonçant à la première ; ce choix est définitif pour lui et ses ayants-droit. Toutefois s'il est titulaire à soixante ans d'une

pension du deuxième degré sur la caisse de prévoyance, il lui est servi à partir de ce moment, par la caisse des invalides, une pension non réversible sur la veuve égale au supplément d'invalidité (voir tableau des pensions) et qui s'ajoute à la première

Lorsqu'un inscrit meurt ayant des droits à pension sur la caisse des invalides, et sans avoir exercé son choix, la pension du taux le plus élevé est seule acquise à ses ayants-droit.

Voici quelques exemples de demandes de pension faites par des marins des Alpes-Maritimes ne remplissant pas toutes les conditions pour l'obtenir.

Tout d'abord, c'est l'exemple pour l'année 1922 d'Antoine Barbaroux⁶⁶ né le 31 janvier 1859, il va avoir 64 ans et ne réunit à ce jour que 270 mois et 28 jours de navigation. Il fait valoir pour demander le bénéfice de la pension qu'il sollicite une inaptitude physique à la navigation assurée par une insuffisance visuelle et des crises rhumatismales.

« Il est l'un des agents qui assurent le service de passage d'un quai du port de Nice à l'autre. Il effectue deux heures de service tous les 4 jours. Jusqu'à ce jour, ce petit service lui était compté comme service à la mer et lui valait 12 mois de navigation au bout de l'année.

Cette année j'ai crû devoir décompter cette navigation pour ce qu'elle vaut réellement et n'accorder à Barbaroux qu'un mois de navigation valable pour la pension sur une période d'armement de 12 mois. Se rendant compte qu'à ce taux, il lui faudrait 20 ans avant d'obtenir une pension normale, Barbaroux me paraît s'être découvert de la myopie et des rhumatismes. Il entendait continuer à assurer le passage du port et demeurer sur son rôle tout en demandant une pension proportionnelle. Il a fallu insister assez longtemps pour lui faire comprendre que je ne pourrais transmettre son dossier à l'autorité supérieure s'il se refusait à débarquer, j'en conclus que son inaptitude physique doit être assez relative.

S'il en était jugé autrement par une commission de visite, il n'y aurait aucune raison de ne pas admettre l'intéressé au bénéfice de la pension qu'il sollicite. » ⁶⁷

La protection de la Caisse de prévoyance des marins français

C'est la loi du 9 avril 1898⁶⁸ qui crée la Caisse de prévoyance des marins français, quelques jours après la loi du 9 avril 1898 qui établit dans l'industrie terrestre la responsabilité du patron en matière d'accidents du travail. Impopulaire à ses débuts, la loi pour les

. .

⁶⁶ A.D.A.M, 1 Mi 101 /43 : 24 P 184, lettre de l'administrateur de l'inscription maritime du 20 décembre 1922.

⁶⁷ L'autre exemple est celui de Barthélemy Tasso âgé de 63 ans, en date de 1923. Il ne réunit que 280 mois et 18 jours de navigation surtout au bornage. Il est docker au port de Nice, il s'occupait d'acconage et d'amarrage, sa navigation fut considérablement réduite. Atteint d'une infirmité gênante pour l'exécution de travaux pénibles, il s'occupe depuis plusieurs mois en qualité de chef d'équipe pour le chargement et le déchargement de navires et a tout à fait abandonné la navigation. Il se voit dans l'impossibilité absolue de naviguer. C'est à ce point de vue que la commission aura à l'examiner pour l'obtention d'une pension proportionnelle.

marins sera remplacée par celle du 29 décembre 1905⁶⁹ puis celle du 30 décembre 1920 sur les pensions⁷⁰.

La caisse de prévoyance est basée, comme la caisse des invalides de la marine, sur le principe de l'assurance mutuelle obligatoire : employeurs et employés participent à ses revenus. Elle assure les marins contre les risques et accidents de leur profession, elle est annexée à la caisse des Invalides, mais elle a son existence indépendante.

D'abord qui sont les titulaires des pensions versées par cette caisse et ensuite quels sont les taux de ces pensions ?

A. Les titulaires de la caisse

On retrouve naturellement les mêmes titulaires que ceux de la Caisse des invalides de la marine, à savoir : le marin lui-même, sa veuve et ses orphelins.

Les participants qui sont atteints de blessures ou de maladies, ayant leur cause directe dans un accident ou un risque de leur profession survenu pendant la durée d'un embarquement sur un navire français ou s'y rattachant étroitement, ont droit, soit à une pension viagère d'infirmité, soit à une indemnité journalière, fixée dans les conditions suivantes :

- si l'incapacité de travail qui en résulte est absolue et permanente, ils reçoivent une pension d'infirmité du 1^{er} degré ;
- si l'incapacité de travail, tout en étant permanente, n'est que partielle, ils reçoivent une pension d'infirmité du 2ème degré;
- si l'incapacité de travail n'est que temporaire, les intéressés reçoivent, pendant toute sa durée, une indemnité journalière.

Ils peuvent pendant deux ans à compter de leur embarquement et nonobstant un ou plusieurs embarquements ultérieurs, conserver leurs droits et ceux de leurs ayants-droit, en faisant constater avant chaque nouvel embarquement, leur état de santé par le médecin désigné par l'autorité maritime.

Si l'incapacité permanente partielle dégénère, dans les deux ans, en incapacité permanente et absolue par suite des conséquences de l'accident primitif, elle donne droit à révision et à l'allocation d'une pension d'infirmité du 1^{er} degré.

Aucune pension ni indemnité n'est due au participant qui a intentionnellement provoqué l'accident ou la maladie, la preuve devra être faite par la partie qui allègue la fraude.

Ont également droit à pension les veuves des participants qui sont tués ou meurent des suites des conséquences des blessures ou des maladies évoquées supra, à condition que le mariage soit antérieur à l'origine des blessures ou des maladies.

⁶⁹Loi du 29 décembre 1905, sur la caisse de prévoyance des marins français, *Journal officiel* du 30 décembre 1905, p 7710

⁷⁰ Loi du 30 décembre 1920, Journal officiel du 31 décembre 1920, p. 21771.

Si la femme titulaire de la pension se remarie et redevient veuve, elle ne peut prétendre, du chef de son second mari, à une deuxième pension de même nature que la première, à moins qu'elle ne renonce à celle dont elle jouissait déjà.

Ont droit également à pension les veuves des participants morts en possession d'une des pensions vus ci-dessus (pour infirmité), si le mariage est antérieur à l'accident ou à la maladie qui a déterminé l'octroi de la pension.

La pension n'est jamais acquise à la femme divorcée ou contre laquelle a été prononcée la séparation de corps.

Il est alloué aux participants et aux veuves titulaires un supplément annuel fixe de 50 frs pour chacun de leurs enfants de moins de seize ans.

Après le décès du père et de la mère, ou lorsque la mère veuve se trouve déchue de ses droits à pension, les orphelins des participants décédés reçoivent, quel que soit leur nombre et jusqu'à ce que le plus jeune ait seize ans, un secours annuel unique de taux égal à celui de la pension que leur mère avait ou aurait obtenu.

Est également, et dans les mêmes conditions, dévolue, comme secours annuel, aux orphelins du père la pension de veuve demeurée libre par suite de l'option exercée par la veuve (en cas de remariage). Par contre, les arrérages du secours annuel sont payables à la mère tutrice des enfants.

Les enfants naturels reconnus avant l'origine de la blessure ou de la maladie participent au secours dans la même mesure que les enfants légitimes.

À mesure que les aînés atteignent l'âge de seize ans, leur part est reversée sur les plus jeunes.

S'il y a des orphelins de plusieurs lits entrant en concurrence entre eux ou avec la veuve, la division du secours se fait comme pour la demi-solde.

Lorsque les participants ne laissent après eux ni veuves ni orphelins, un secours annuel et viager est accordé à chacun de leurs ascendants au 1^{er} degré.

En cas de prédécès de l'un d'eux ou de décès consécutif des deux, le secours qui aurait été attribué à chacun d'eux décédés est reporté sur les ascendants de degrés supérieurs de la même branche, s'il en existe.

Ces secours ne sont payés qu'aux ascendants âgés d'au moins soixante ans et qui auraient eu droit à une pension alimentaire. En outre, le même ascendant ne peut être titulaire de plus d'un secours accordé par la loi du 30 décembre 1905.

B. Le taux des pensions

Le taux des pensions est fixé par la loi du 5 décembre 1905 :

Désignation	Pension d'infirmité 1 ^{er} degré / 2 ^{ème}	Pensions de veuves ou secours annuels aux orphelins	Secours annuels aux ascendants	Suppl. annuel pour enfant âgé de moins de 16 ans
Capitaines au long cours titu- laires du brevet supérieur ⁷¹	2 200f/ 1 430f	1 100f	550f	50f
Capitaines au long cours non titulaires du brevet supérieur ⁷²	1 600f/1 040f	800f	400f	50f
Maîtres au cabotage, officiers de la marine marchande ⁷³	1 320f/840f	720f	360f	50f
Inscrits maritimes titulaires du brevet de pilote d'une station de mer ⁷⁴	1 000f/650f	600f	300f	50f
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessus ⁷⁵	800f/520f	480f	240f	50f
Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories cidessus ⁷⁶	600f/390f	360f	180f	50f

Les participants, leurs ayants-droit ou la Caisse nationale de prévoyance subrogée à leurs droits peuvent poursuivre les personnes responsables de l'accident ou de la maladie.

Par dérogation aux articles 1384 du Code civil et 216 du Code de commerce, l'armateur ou le propriétaire du navire est affranchi de la responsabilité civile des fautes du capitaine ou de l'équipage. Il ne répond que de sa faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable, et sous déduction des indemnités et pensions dues par la caisse de prévoyance.

Cette déduction s'opère également en faveur de tout participant déclaré personnellement responsable envers un autre participant.

Les indemnités dues par les tiers viennent, au contraire, en déduction des sommes à payer par la caisse de prévoyance.

⁷¹ + Mécaniciens de 1^{ère} classe dirigeant pendant leur dernier embarquement une machine de 4 000 chevaux effectifs et au-delà.

 $^{^{72}}$ + Mécaniciens de 1^{ère} classe dirigeant pendant leur dernier embarquement une machine d'une force inférieure à 4 000 chevaux effectifs ; docteurs-médecins.

 $^{^{73}}$ + Mécaniciens de $1^{\text{ère}}$ classe ; mécaniciens de $2^{\text{ème}}$ classe dirigeant une machine pendant leur dernier embarquement ; commissaires ; officiers de santé.

 $^{^{74}}$ De patron breveté pour la pêche d'Islande, de mécanicien de $2^{\rm ème}$ classe ; médecins des grandes pêches non pourvus du brevet d'officier de santé ; économes ; comptables et sous-commissaires.

⁷⁵ Et embarqués en dernier lieu comme officiers au cabotage, ou à la grande pêche, ou comme patrons d'embarcations pratiquant la pêche au large, ou exerçant en mer la petite pêche ou le bornage, ou le pilotage ; agents de service des deux sexes ayant une paye mensuelle supérieure à 75 frs.

⁷⁶ + agents de service des deux sexes ayant une paye mensuelle de 75 frs et au-dessous.

Les pensions et autres allocations accordées par la caisse de prévoyance sont incessibles et insaisissables. Elles prennent cours :

- pour les participants embarqués sur des bateaux dont les patrons ou leurs veuves sont propriétaires, du jour de leur mise à terre ;
- pour les autres participants, du jour où ils ont cessé de recevoir leurs salaires
- pour les veuves, les orphelins et leurs ascendants, du jour du décès qui y ouvre des droits ou, en cas de disparition à la mer, du jour des dernières nouvelles.

Toute condamnation à une peine infamante ou à une peine correctionnelle de plus de six mois d'emprisonnement entraîne, pendant sa durée, la suspension du paiement de la pension ou autre allocation. Le paiement est rétabli en cas de réhabilitation ou de grâce ou à l'expiration de la peine.

Pendant cette suspension, la femme ou les enfants reçoivent, à la place de l'ayant droit, le montant des arrérages correspondant à la période de suspension.

Les pensions sont indépendantes des pensions militaires⁷⁷ (comme les pensions de la caisse des invalides.)

Le titulaire d'une pension d'infirmité du 2ème degré qui, ayant continué à naviguer professionnellement, n'aura pu parvenir à réunir, à l'âge de cinquante-cinq ans accomplis, le temps de navigation exigé par la loi du 11 avril 1881 pour avoir droit à une demi-solde sur la caisse des invalides de la marine, aura droit à la transformation de sa pension d'infirmité du 2ème degré en une pension d'infirmité du 1er degré.

La loi du 1^{er} janvier 1930⁷⁸ vient apporter de nouvelles améliorations en instituant notamment l'établissement national des invalides de la marine jouissant de la personnalité civile et constituée d'une caisse de retraites des inscrits maritimes, une caisse de retraites des agents du service général à bord des navires et d'une caisse de prévoyance des marins contre les risques et accidents de leur profession.

Quelques cas particuliers aux Alpes-Maritimes

Pour conclure, on peut signaler quelques adaptations (ou non) de la législation protectrice réalisées du fait même de la situation originale à Nice.

La question du chômage

À la différence de Marseille ou de Toulon, les Alpes-Maritimes, il n'y a pas d'inscrits maritimes chômeurs dans le quartier de Nice⁷⁹, il n'y a donc pas d'organisme créé pour venir en aide aux chômeurs. Sur tous les ports de Cannes à Villefranche-surmer, il doit exister moins d'une dizaine de chômeurs en tout. Ce qui démontre qu'en rai-

⁷⁷ Cf A. sur les pensions de la caisse des invalides.

⁷⁸ Loi du 1^{er} janvier 1930 réorganisant les services d'assurance des marins français contre la vieillesse, le décès et les risques d'accidents de leur profession, *Bull. off de la marine marchande 1930*, p 5.

⁷⁹ A.D.A.M, 1 Mi 101 / 37: lettre de l'administrateur de l'inscription maritime de Nice adressée à l'administrateur général de l'inscription maritime à Marseille du 10 avril 1929.

son de la fonction de villégiature du département, les pêcheurs, fournisseurs des maisons de maître, des restaurants et des palaces peuvent encore vivre de leur activité artisanale

La question des hôpitaux pour les marins

Il n'y a pas à Nice d'hôpitaux spéciaux pour les marins, les marins sont alors accueillis dans les hôpitaux publics (Saint-Roch) et les dépenses suscitées par l'hospitalisation sont remboursées par le ministre de la Marine. Quand l'hospitalisation dure en temps, le malade est transporté jusqu'à Toulon à l'hôpital de la Marine.

Mais la question de l'évacuation se pose lors de la Première guerre mondiale, c'est pour cela qu'une maison est réquisitionnée pour accueillir les marins blessés⁸⁰. Une lettre de l'administrateur de l'inscription maritime Borie au ministre de la marine en date du 18 mars 1915 expose la situation. « Après renseignements pris auprès de Mme Camford, propriétaire d'une villa à Cimiez⁸¹, la villa Liserb est entourée de parcs et jardins très étendus. Cette villa, qui est l'ancienne résidence de la Reine Victoria d'Angleterre, semble toute désignée pour y recevoir des malades ou des convalescents.

Les cinq chambres que Mme Camford offre de mettre à disposition de la marine, sont meublées avec beaucoup de confort, deux sont au rez-de-chaussée et trois au 1^{er} étage, chaque chambre a son cabinet de toilette. Deux salles de bain dont l'une est au rez-de-chaussée et une au 1^{er} étage sont disponibles. La villa possède le chauffage central et l'électricité.

Le grand salon servant de salle de jeux et de lecture, une salle de billard, une salle de gymnastique et une salle d'armes pourront être mis à profit pour les officiers qui seraient appelés à y être hospitalisés. »

Les demandes de secours particuliers au ministère de la Marine

Ce sont des demandes de renseignements du ministre de la Marine sur des personnes sollicitant des secours du ministère de la Marine⁸².

La première demande de renseignements concerne M. Raynaud, ancien matelot demeurant à Grasse, et date de février 1901 : il est né à Grasse le 30 août 1831, il est veuf et père de 3 enfants (ses 2 filles sont mariées et son fils a quitté ses parents). Il a pris part à la campagne en Crimée ; il habite Grasse rue de l'évêché, son loyer annuel est de 60 frs ; son état de santé est bon ; il est employé à la voirie de Grasse, son salaire est de 2,50 frs par jour. Il est « très digne d'intérêt »⁸³.

⁸⁰ A.D.A.M, 1 Mi 101 /40 : 24 P 182.

⁸¹ Quartier résidentiel de Nice.

⁸² Les secours sont accordés sur les fonds du ministère de la Marine et non sur ceux d'une des caisses des invalides : A.D.A.M, 4 M 222.

⁸³ Puis c'est le cas d'Antoine-Joseph Portanelli, ancien matelot demeurant à Coarraze dans les environs de Nice, et sa demande date de mai 1902 : il est né à Coarraze le 12 mars 1842. Il a été marin de 1863 à 1869 et a fait l'expédition de Chine en 1866, il a été blessé d'un coup de feu à la tête. Il a été rappelé sous les drapeaux en 1870 au moment de la guerre d'Allemagne ; il habite Coarraze, il a un loyer de 25 frs par an ; il est marié et il n'a pas d'enfants et en a perdu plusieurs ; il est myope depuis plusieurs années et a des rhumatismes ; il possède un immeuble d'un revenu

Il n'a pas été retrouvé de réponse à ces demandes de secours avec avis favorables. On ne sait pas s'ils ont obtenu un secours, on peut le supposer, vu l'état de nécessité dans lequel ces personnes se trouvaient, mais aussi parce que la Troisième république, même en matière de protection sociale maritime, doit encore poursuivre à la veille de la guerre la francisation du pays de Nice⁸⁴.

insignifiant, et il a eu un secours de l'État de 95 frs en 1900 et un autre de 35 frs en 1901 ; il a une excellente conduite et a été conseiller municipal pendant plusieurs années. Il a un avis favorable.

[•] La demande suivante concerne celle de M. Joseph Rancurel, ancien matelot demeurant à Guillaumes et date de novembre 1901 : il est né le 1er janvier 1844 à Guillaumes ; il est célibataire, a 28 ans de service dans la marine : 20 ans dans la marine d'État et 8 ans dans la marine marchande ; il habite Amé (hameau de la commune de Guillaumes) dans une maison en mauvais état indivise entre ses frères et sœurs ; sa santé est délabrée par un long séjour dans les colonies ; il jouit d'une pension de demi-solde de 23 frs par mois, il n'a aucun autre revenu et vit misérablement avec sa trop modique retraite. Il a un avis très favorable.

[•] Ensuite il s'agit de Mme Magdeleine Bovis, mère d'un deuxième maître de la flotte mort, demeurant à Grasse, sa demande date de janvier 1903 également : elle est veuve de Jean Bovis née à Auribeau dans les Alpes-Maritimes le 8 juillet 1840, elle s'est mariée le 2 avril 1861. Son fils second maître commis aux vivres, est mort en activité de service alors qu'il était en convalescence à Châteauneuf de Grasse le 18 juin 1892 après 24 ans et 9 mois de services ; son domicile est à Châteauneuf où elle a la jouissance d'une chambre chez l'un de ses fils, elle ne paye pas de loyer ; elle a six enfants, le fils chez qui elle vit est menuisier, les autres sont des propriétaires cultivateurs ; elle est alitée en ce moment avec une catarrhe ; elle n'a aucune ressource personnelle et vit à la charge de ses enfants, elle reçoit un secours annuel de 60 frs du ministre de la marine ; sa conduite et sa moralité sont bonnes. Elle a un avis favorable pour obtenir une pension.

[•] Puis on a le cas de Pierre-Joseph Lautier, matelot demeurant à Vence et date de janvier 1903 : il est né à Vence le 27 avril 1835 ;il occupe un appartement lui appartenant à Vence ; il a deux enfants : le premier est employé au ministère de la guerre, il a 31 ans et marié et a un enfant ; le deuxième est sous-officier, il a 23 ans et marié et a un enfant ; son état de santé est très mauvais ; ses ressources et revenus sont insignifiants ; sa conduite privée et publique est très bonne. Il a un avis favorable pour obtenir un secours.

⁸⁴ Voir en ce sens, Hervé Barelli et Roger Rocca, Histoire de l'identité niçoise, Nice, Serre, 1998, 159 p.

L'AIDE MATÉRIELLE APPORTÉE AUX GENS DE MER PAR LES GROUPEMENTS ET LES PERSONNES PRIVÉES DANS LES ALPES-MARITIMES SOUS LA TROISIÈME RÉPUBLIQUE (1870-1918)¹

Émilie DIDIER Avocat au barreau de Saint-Étienne Docteur en droit

L'État n'est pas le seul à s'occuper de ses gens de mer, qui vivent, dans une situation très difficile sur le littoral du département. Des groupements organisés par des personnes privées se mettent en place : c'est-à-dire la mutualité, l'entraide sociale s'exerce par le biais de sociétés de secours mutuels. Des personnes aussi à titre strictement privé viennent également en aide à cette population maritime en leur accordant des libéralités.

La pluralité des sociétés de secours mutuels

« La mutualité française revendique le titre de premier mouvement social du pays en raison de son ancienneté et du nombre de ses effectifs². »

La mutualité occupe, dans l'histoire sociale de la France, une place éminente. Plus qu'en aucun autre pays sans doute s'est établie une longue tradition de groupements volontaires d'entraide contre les vicissitudes de la vie sociale, contre la morale, l'invalidité, le chômage, le dénuement dans la vieillesse. Sans doute la mutualité, la société de secours mutuels apparaissent comme l'expression vivante de la solidarité d'homme et de femme en face de certaines menaces pesant sur leur sécurité et traduisant un effort volontaire commun pour se prémunir contre ces menaces ou parer à leurs conséquences³.

Différents groupements mutualistes comme professionnels viennent en aide aux gens de mer : soit il s'agit des gens de mer eux-mêmes qui constituent des sociétés de secours mutuels, soit il s'agit de syndicats et de sociétés d'assurance. Ensuite, l'aide peut provenir de personnes privées qui consentent des libéralités charitables en faveur de sociétés s'occupant des marins et de leur famille.

Les sociétés de secours mutuels nées au début du XIXème siècle représentent la première forme moderne d'entraide sociale. La législation les encadre strictement et ce n'est qu'en 1898, sous la « République triomphante » que leur statut est définitivement établi de

¹ Ces pages sont extraites de la thèse de doctorat en droit soutenue à l'Université de Nice-Sophia Antipolis sous la direction d' Olivier Vernier : La protection sociale et sanitaire des gens de mer : l'exemple des Alpes-Maritimes de l'Empire à la Troisième République, 2006, 499 f.

² André Gueslin, Bernard Gibaud, Michel Dreyfus, *Démocratie, solidarité et mutualité autour de la loi de 1898*, Economica, Paris, 1999, p 12.

³ André Gueslin, L'invention de l'économie sociale le XIXème siècle, Economica, Paris, 1987, 340 p.

façon libérale⁴ et dans l'esprit du « pacte républicain » selon l'expression de Colette Bec⁵. Ces sociétés de secours mutuelles, communément appelées « mutuelles » sont des associations de prévoyance qui se proposent d'atteindre un ou plusieurs buts suivants : assurer à leurs membres participants et à leurs familles des secours en cas de maladies, blessures ou infirmités, leur constituer des pensions de retraite, contracter à leur profit des assurances individuelles ou collectives en cas de vie, de décès ou d'accidents, pourvoir aux frais des funérailles et allouer des secours aux ascendants, veufs, veuves ou orphelins des membres participants décédés. Elles peuvent accessoirement créer au profit de leurs membres des cours professionnels, des offices gratuits de placement et accorder des allocations en cas de chômage, à condition qu'ils soient pourvus à ces trois ordres de dépenses au moyen de cotisation ou de recettes spéciales.

L'égalité républicaine se retrouve dans ces sociétés : « Ne font pas partie des sociétés de secours mutuels les associations qui, tout en organisant, sous un titre quelconque, tout ou partie de ces services, créent, au profit de telle ou telle catégorie de leurs membres et au détriment des autres, des avantages particuliers. Les sociétés de secours mutuels sont tenues de garantir à tous leurs membres participants les mêmes avantages sans autre distinction que celle qui résulte des cotisations fournies et des risques apportés⁶. »

Il faut souligner d'emblée que les travaux de recherches en droit comme en lettres, sur cet aspect des sociétés littorales sont en fait peu nombreux. Pourtant, dès 1899, Émile Thérasse⁷, consacre une thèse de doctorat en droit à ce secteur professionnel ; il répertorie - avec les sources de l'époque - toutes les institutions d'assistance aux gens de mer sur le littoral français.

Ce n'est que dans la seconde moitié du XIXème siècle que l'histoire de l'entraide sociale dans les milieux maritimes se construit en privilégiant toutefois la côte atlantique et encore de manière épisodique⁸. Sur le littoral charentais, Patricia Toucas-Truyen évoque

^{2,,,}

⁴ Sur cette question, les recherches sont abondantes. On se référera avec profit à Olivier Vernier, *L'assistance privée dans les Alpes-Maritimes au XIX*^{ème} siècle, 1814-1914: bienfaisance et entraide sociale, thèse de droit, université de Nice, 1987 et du même auteur *D'espoir et d'espérance*: *l'assistance privée dans les Alpes-Maritimes au XIX*^{ème} siècle (1814-1914): bienfaisance et entraide sociale, Serre, Nice, 1993, 542 p.

⁵ Colette Bec (Colette), L'assistance en démocratie : les politiques assistantielles dans la France des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, Belin, Paris, 1998, 254 p.

⁶ Articles 1 et 2 de la loi relative aux sociétés de secours mutuels du 1^{er} avril 1898. Cf. Bernard Gibaud, *Mutualité, assurances (1850-1914), les enjeux*, Economica, Paris, 1998.

⁷ Émile Thérasse, *Institutions professionnelles, coopératives, mutualistes et d'assistance pour la protection des marins,* Pédone, Paris, 1899, 175 p.

⁸ La côte normande n'a été étudiée qu'à travers l'histoire sociale du port du Havre où se côtoient les multiples métiers de la construction navale et de la manutention portuaire: Jean-Noël Chopart, Le fil rouge du corporatisme: solidarité et corporations ouvrières havraises au XIX^{ème} siècle, Mutualité française, Paris, 1991, 179 p. Ce milieu professionnel est totalement ignoré des Alpes-Maritimes où le seul chantier de réparation navale ne sera établi qu'au XXème siècle à la Bocca, banlieue ouvrière de Cannes cf: Pierre Giuglaris, Si la Bocca m'était contée, Nice, Serre, 1990, 224 p.. ainsi que: Pierre Ipert et André Seratore, Il était une fois... la Bocca, Cannes, Editions Alandis, 2004, 141 p.

Pour la Bretagne, Michel Dreyfus y consacre une synthèse: La mutualité dans le Morbihan, 100 ans d'engagement solidaire, 1905-2005; liberté, solidarité, indépendance et démocratie, des valeurs, Mutualité française Finistère Morbihan, Dominique, Lorient, 2005,152 p. On peut citer aussi la recherche de Jean-Luc Souchet sur la Loire-Inférieure (devenue Loire-Atlantique): La mutualité en Loire-Atlantique. Dix générations de traditions et d'innovations solidaires, Mutuelles de Loire-Atlantique, Nantes, 1996, 319 p.

plusieurs sociétés mutualistes, dont « la société d'assurances mutuelles entre pilotes et marins-pêcheurs du quartier de Rochefort » qui date de 1881.

Quant à la recherche fondamentale récente sur une mutualité urbaine, celle de Bordeaux par Yann Delbrel¹⁰, elle ne cite aucune société venant en aide aux marins ou aux pêcheurs, cela paraît singulier pour un port de cette importance. D'autant que la thèse d'Émile Thérasse prétendant répertorier toutes les sociétés de secours mutuels du littoral français, évoque au moins six sociétés créées avant 1899 à Bordeaux dont la Maison du marin de Bordeaux¹¹ et dans la Gironde. (Arcachon) Une fois de plus, les archives mutualistes n'ont pas été localisées ou ont disparu¹², ce qui explique ce silence des historiens.

Sur la côte catalane et en particulier dans les Pyrénées-Orientales, Edwige Praca¹³ évoque pour la Seconde République, sans plus de précision une déclaration faite le 26 décembre 1850 par un imprimeur d'un règlement de la société de bienfaisance maritime de Saint Laurent de la Salanque.

En ce qui concerne le département des Alpes-Maritimes, Émile Thérasse ne signale que deux sociétés de secours mutuels : *la Prévoyance maritime de Cannes* comptant 152 adhérents et *la société des capitaines et marins d'Antibes* comptant 145 adhérents en 1898. Les recherches menées permettent d'attester qu'il existe plusieurs sociétés de secours mutuels antérieurs à 1899 dans les villes de Nice, Villefranche et Menton, ce qu'omet paradoxalement Émile Thérasse. On peut comprendre ces lacunes par le fait que Nice et le comté appartenaient aux États sardes, mais leur rattachement date quand même de 1860!

À défaut d'un inventaire général des institutions de secours mutuels établi par les autorités pour les Alpes-Maritimes, une liste peut être établie en 1899 et en voici les résultats :

⁹ Patricia Toucas-Truyen, *La mutualité au sein des populations littorales en Charente Inférieure (1850-1945)*, Librairie de l'Inde éditeur, Paris, 1998, p 236 : « Son but est d'indemniser les sociétaires dont les bateaux ont été détruits ou détériorés par des événements de mer. En 1907, elle rassemble 61 membres participants. Dans le quartier de Royan, une société semblable a été mise en place en 1883 pour les pêcheurs et les pilotes, nombreux à l'embouchure de la Gironde (...) il n'est accordé d'indemnités que pour naufrage, échouement, abordage, feu ou poudre. La société d'assistance mutuelle des propriétaires de bateaux de pêche du quartier de l'Île d'Oléron a pour but de venir n aide dans la limite de ses ressources annuelles aux patrons-pêcheurs et propriétaires, inscrits ou non, de bateaux de pêche mis hors de service par des événements de mer, et dont la responsabilité ne peut être imputée au patron. » Ces sociétés apparaissent plus comme des sociétés d'assurances excepté peut-être la société de Saint-Gilles-Croix-de-Vie qui est une société mixte assurant à la fois les hommes et les bateaux ; car en comparaison avec certaines sociétés de secours mutuels, ces dernières aident les marins et leurs familles par le biais de secours financiers, médicaux par exemple ».

¹⁰ Yann Delbrel, La mutualité à Bordeaux au XIXème siècle, Fédération historique du Sud-Ouest, Bordeaux, 2006, 526 p.

¹¹ Émile Thérasse, *Institutions professionnelles, coopératives, mutualistes et d'assistance pour la protection des marins, op.cit.*, p. 172 et 64 pour la société de secours mutuels des sauveteurs hospitaliers de la Gironde fondée en 1886 ayant pour objet de s'occuper des frais funéraires, de la distribution de médicaments et comportant une caisse de pensions viagères, elle comporte en 1899 22 adhérents.

¹² Sur cette question des archives mutualistes, Michel Dreyfus a attiré l'attention des chercheurs depuis longtemps: La mutualité, une histoire maintenant accessible, mutualité française, Paris, 1988. et du même auteur: Le patrimoine de la solidarité in Revue de la mutualité n° S 129, 130, 131, janv-sept. 1987.

¹³ Edwige Praca, Les sociétés de secours mutuels et leur union dans les Pyrénées-Orientales : de la Roussillonnaise à la mutualité française, Mutualité française Pyrénées-Orientales, 2000, p.36.

	1	
Appellation	Date de	Services proposés
	création	
Les capitaines marins, officiers-		
mariniers, matelots et ouvriers	1846	
des professions maritimes du	1840	
sous-quartier de Cannes		
Les capitaines et marins	5 iuin 1961	Pension de retraite et frais funéraires
d'Antibes	5 juin 1861	
La société des sauveteurs du	8 décembre	Organisation des secours des sinistrés sur terre
littoral des Alpes-Maritimes	1881	et sur mer
Les inscrits maritimes de Men-	23 novembre	Indemnité journalière de maladie et frais funé-
ton	1883	raires
Les anciens militaires français		Gratuité du service médical et pharmaceutique,
des armées de terre et de mer	22 juin 1887	indemnité journalière, pension de retraite et
de Nice		frais funéraires
Les officiers des armées de	30 décembre	Pension de retraite et frais funéraires
terre et de mer de Nice	1896	
Les anciens militaires français		
des armées de terre et de mer	8 juin 1894	Indemnité journalière et frais funéraires
de Menton		-
La corporation des marins	14 janvier	Gratuité du service médical et pharmaceutique
d'Antibes	1897	et frais funéraires
La prévoyance maritime de	23 juillet	Gratuité du service médical, indemnité journa-
Cannes	1898	lière de maladie et frais funéraires

Pour revenir à Émile Thérasse, il omet la plus ancienne des sociétés de secours mutuels des Alpes-Maritimes datant de 1846, il s'agit de la société de secours mutuels des capitaines marins, officiers-mariniers, matelots et ouvriers des professions maritimes du sous-quartier de Cannes¹⁴. D'ailleurs de façon générale, il ignore presque toutes les sociétés de secours mutuels du département¹⁵.

Nous avons retenu la date de 1899 qui est celle de la soutenance de la thèse d'Émile Thérasse, à partir du XXème siècle ces sociétés viennent s'en ajouter d'autres. Tels que Les cols bleus à Nice qui est une société de secours mutuels des anciens marins des équipages de la flotte ou La société de secours mutuels de Villefranche sur mer « Saint Joseph » autorisée le 24 mars 189916. Le développement des prud'homies de pêche induit ainsi la création de mutuelles spécifiques souvent sous le vocable de Notre Dame du Bon Secours comme à Nice en 1903 ou Notre Dame du bon Port à Antibes.

Mais parallèlement de nouvelles organisations apparaissent à l'occasion du conflit franco-prussien de 1870 puis de la Première guerre mondiale. Ce sont surtout des sociétés de secours mutuels nationales qui créent des antennes dans les différents départements. Dans notre département ainsi est fondée après la guerre de 1870 une société très symbolique Le Souvenir association nationale pour l'édification et l'entretien des tombes des militaires et des marins morts pour la patrie ; puis entre 1915 et 1917 L'œuvre du souvenir de la France à ses marins le 6 janvier 1916 ; La fédération nationale d'assistance aux mutilés des armées de terre et de mer, et l'assistance aux invalides de la guerre (mutilés et tuberculeux) fondée par la Croix-Rouge française et notamment l'Union des femmes de France. Les Alpes-Maritimes sont

¹⁴Archives communales de Cannes, 5 Q 30 : procès-verbal d'élections sociales du 27 septembre 1846.

¹⁵ Émile Thérasse, op. cit, p 54 et suivantes. Peut-être n'a t-il pas eu accès aux sources ?

¹⁶ A.D.A.M, 10 M 59: statuts de la société de secours mutuels de Villefranche sur mer, 1904.

naturellement loin des champs de bataille, mais les conséquences sont importantes pour le département en raison des nombres de mobilisés et de blessés en convalescence^{17.}

Une typologie des sociétés de secours mutuels de notre département peut être établie uniquement à partir de certains statuts de sociétés retrouvés. En effet, on peut regretter que les sources sur ces sociétés demeurent fragmentaires¹⁸. Une distinction entre les sociétés « civiles » et les sociétés militaires peut être proposée.

A. Les sociétés de secours mutuels venant en aide aux pêcheurs

Hormis La prévoyance maritime de Cannes¹⁹ créée le 1^{er} juillet 1898 par le commissaire de l'inscription maritime à Cannes aidé par le syndic des gens de mer, on rencontre La société des sauveteurs du littoral des Alpes-Maritimes.

Mais la plus ancienne des sociétés de secours mutuels date en fait de la fin de la Monarchie de juillet : en 1846, il s'agit de la Société de secours mutuels des capitaines marins, officiers-mariniers, matelots et ouvriers des professions maritimes du sous-quartier de Cannes, la seule information sur cette société est un procès-verbal d'élections sociales datant du 27 septembre 1846²⁰ dont la présidence est assurée par M. Raybaud, délégué du maire de la ville.

Toujours dans le port de Cannes²¹, *La prévoyance maritime*, au 31 décembre 1903 dénombre 49 membres honoraires, 128 membres participants, dont 39 femmes. Il faut souligner d'abord la place encore importante des notables cannois, membres honoraires qui cotisent sans bénéficier des prestations de la société²². Ils perpétuent le patronage des classes supérieures après la loi de 1898.

Le nombre de femmes est remarquable, elles ne sont pas mises à l'écart dans ce milieu professionnel pourtant si masculin²³.

¹⁷ Sur cette question: Ralph Schor, *Nice pendant la guerre de 1914-1918*, mémoire de la faculté des lettres d'Aix-en-Provence, 1964, 394 p. Et *Nice historique*: *1914 Nice et les Alpes-Maritimes à l'épreuve de la guerre*, 14ème année, n°2, avril-juin 1990, pp. 47-87.

¹⁸ La première recherche sur la mutualité a été faite par Olivier Vernier, *D'espoir et d'espérance*. L'assistance privée dans les Alpes-Maritimes au XIX^{ème} siècle (1814-1914), op.cit. En 2004, une synthèse a été rédigée sous la direction du même auteur : Histoire de la Mutualité dans les Alpes-Maritimes de 1832 à nos jours, Mutualité Française Alpes-Maritimes, Nice, 2004, 117 p.

¹⁹ A.D.A.M, 1 S 61: assistance et prévoyance maritime 1901-1910, statuts de sociétés ou institutions maritimes.

²⁰Archives communales de Cannes, 5 Q 30 : procès-verbal d'élections sociales du 27 septembre 1846.

²¹L'histoire maritime de Cannes a été analysée par Chantal Raybaud, 1750-1850. Une ville, un port, ses activités et ses problèmes maritimes, Thèse, Lettres, Nice, 1984, publiée sous le titre : Cannes : un siècle de tradition maritime, Nice, Serre, 1987, 346 p.

²² Sur les membres honoraires, au plan national, la question a été abordée par Henri Hatzfeld, *Du paupérisme à la Sécurité Sociale 1850-1940 ; Essai sur les origines de la Sécurité sociale en France*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, rééd, 2004, p. 199 sq., « la mutualité et ses bienfaiteurs ».

²³ Il n'existe pas sur le littoral d'industrie employant une main-d'œuvre féminine, à la différence de la Bretagne.

La cotisation annuelle est de frs pour les hommes inscrits maritimes, les caboteurs, les borneurs et les pêcheurs et de 3 frs pour leurs femmes qui n'ont droit qu'aux visites médicales gratuites, mais ne reçoivent pas d'indemnité de chômage en cas de maladie (ce qui est normal en un sens, puisqu'elles ne sont pas des travailleuses, elles ne touchent des droits que par leur statut de femme mariée à un pêcheur). Il faut noter qu'elles touchent 15 frs d'indemnité pour leur accouchement à « condition qu'elles fassent partie de la société depuis 9 mois. » C'est une aide très intéressante pour la femme enceinte, on tient enfin compte du statut de l'épouse enceinte d'un travailleur, et cela dans le cadre d'une société de secours mutuels ; avec cet exemple, l'aide privée est en avance sur l'État qui n'aide pas encore l'épouse enceinte d'un travailleur. Ces sociétés de secours mutuels sont véritablement des organismes qui se rendent compte de la difficulté des familles de pêcheurs et de la population en général. Est-ce normal que ce soit l'aide privée qui doive « montrer l'exemple » à l'État? D'autant plus que comme nous le verrons, l'autorité publique contrôle en permanence ces sociétés de secours mutuels maritimes. En fait, cela peut illustrer parfaitement la collaboration voulue par la Troisième République dans le domaine assistantiel entre le secteur public et le secteur privé,²⁴ mais aussi l'ingérence étatique dans ce milieu professionnel.

Au-delà, cette société a pour but de venir en aide à tous ses membres atteints de graves maladies²⁵ « dues à leur profession si difficile pour le corps humain et si dangereuse face à un élément incontrôlable tel que la mer; ou qui sont victimes d'accident à bord et se retrouvent de ce fait dans l'impossibilité définitive ou temporaire de subvenir à leurs besoins ». De plus, elle aide l'époux survivant du membre de la société, ses orphelins, et ses père et mère, de la façon suivante :

- en cas d'accident professionnel ou de maladie, la société alloue 1fr par jour aux célibataires ou veufs sans enfant, 1,25 frs aux mariés et veufs avec enfants, durant tout le temps du chômage; mais jusqu'à concurrence de 60 jours seulement dans la même année. De plus tous les secours médicaux sont gratuits et un pharmacien attitré leur consent sur les médicaments des réductions de prix allant de 15 % à 20 %²⁶;
- en cas d'invalidité absolue, il est alloué une indemnité fixe de 50 à 60 frs au malade, à l'époux survivant si la mort s'en est suivie, aux orphelins ou aux ascendants suivant le cas ; cette indemnité est accordée une fois pour toutes et elle est non renouvelable.

En 1903, la société dépense plus de 1 157,05 frs pour ses membres et reçoit 4 883,86 frs (en comptant l'avoir du 1er janvier 1903 qui est de 3 491,99 frs) d'où un excédent de recettes et d'avoir de 3 726,81 frs²⁷. Cette société fonctionne bien, mais au fil du temps²⁸ les dépenses augmentent « à cause du paiement des honoraires aux médecins trai-

²⁸ A.D.A.M, 1 S 61 : lettre du préfet des Alpes-Maritimes au sous-préfet de Grasse du 28 février 1909 à la demande du

ministre de la Marine sur les sociétés maritimes.

78

²⁴Cf. André Gueslin, L'invention de l'économie sociale : idées pratiques et imaginaires coopératifs et mutualistes dans la France du XIXème siècle, Economica, Paris, 1998, 430 p.

²⁵Excepté classiquement les maladies vénériennes, ce qui conforte le rôle moralisateur de ces sociétés, question qui a été analysée par Olivier Faure, Histoire sociale de la médecine, Economica, Paris, 1994, 272 p.

²⁶ On peut constater que la société de secours mutuels joue le rôle de caisse de chômage (qui n'existe pas dans le département) et une véritable future caisse d'assurance sociale.

²⁷ Il serait hasardeux d'anticiper sur les autres années, car seulement une année comptable a été conservée.

tants, des frais de visite », c'est pour cela que l'État intervient en 1909 par le biais de subvention pour aider cette société et d'autres « nécessaires aux gens de mer. »

L'originalité de la société est d'être dirigée par la puissance publique : par un conseil d'administration composé de l'administrateur de l'inscription maritime qui est président, du syndic des gens de mer qui est vice-président, d'un secrétaire, d'un trésorier, de trois délégués titulaires et de trois délégués suppléants (pêcheur, plaisancier, borneur²⁹.) Toutes ces fonctions sont gratuites et reflètent la part prise par la navigation de plaisance dans le port de Cannes³⁰ qui organise chaque année des régates³¹ de renommée européenne.

On note que l'État a la mainmise sur cette société et en général sur les sociétés de secours mutuels en leur allouant des subventions afin qu'elles survivent. De plus, le fait que le conseil d'administration soit présidé par l'administrateur de l'inscription maritime permet à l'État de garder un certain contrôle³².

Les pêcheurs sont également pris en charge par une autre société qui a une dimension départementale. C'est la *Société des sauveteurs du littoral des Alpes-Maritimes*³³ créée le 8 décembre 1881³⁴. Sa première originalité est d'avoir des buts différents des sociétés traditionnelles apportant des secours en cas de maladie ou de blessures, des pensions de retraite.

Cette société a son siège au quartier de « La Turbie sur mer »³⁵, sur le territoire de la commune de La Turbie. Elle a pour but de « concourir à l'organisation de secours dans tous les cas de sinistres sur terre ou sur mer, ou de calamités publiques ; de venir en aide aux indigents, soit directement, soit indirectement et dans la plus large mesure que le comportent les ressources de la société ».

La société se compose de membres actifs et de membres honoraires, leur nombre est illimité. Pour être membre actif, il faut être français, résider ou être domicilié dans le département des Alpes-Maritimes. Ceux ne répondant à ces conditions sont admis comme membres honoraires. Il y a 32 membres fondateurs âgés en moyenne d'une trentaine d'années et exerçant diverses professions : limonadier, boucher, peintre, cuisinier, marin, architecte, chef de gare.

Les membres actifs versent une cotisation annuelle de 10 frs, les membres honoraires 50 frs, c'est une somme minimale ensuite ils ne paient pas de cotisation annuelle. « Les membres de la section de sauvetage et les membres honoraires admis pour services importants rendus à la société ne paient rien. »

ъ

²⁹ Borneur vient de bornage qui signifie navigation côtière.

³⁰ La cité lancée par Lord Brougham devient une des principales stations de villégiature mondaine du littoral : cf Blanche Mélissano, *Contribution à l'étude du tourisme sur la Côte d'Azur. La Saison d'hiver à Cannes de 1870 à 1914*, DES, 1958, 103 p.

³¹ Nicole Renoir, Le cercle nautique à Cannes 1864-1947, in Annales de la société scientifique et littéraire de Cannes et de l'arrondissement de Grasse, t. 50,1995, pp. 233-242; p. 234: elle évoque la société des régates qui « est fondée en 1859, les premières régates ont lieu dans la Baie de Cannes le 25 avril sous le patronage de lord Brougham ».

³² Bernard Gibaud, *De la mutualité à la sécurité sociale, conflits et convergences*, éd. ouvrières, Saint Amand, 1986, 264 p.

³³ A.D.A.M, 4 M 307 : arrêté préfectoral du 8 décembre 1881 autorisant la fondation de la société.

³⁴ Les Archives communales de Nice conservaient dans les années 1980 un fond afférant à cette société (une correspondance montrant qu'elle se plaçait sous la protection de la plupart des monarques et anciennes têtes couronnées en villégiature ou en exil sur la Côte d'Azur), il ne nous a pas été permis de le retrouver.

³⁵ Le terme est singulier : « La Turbie sur mer » a été détachée de la commune de La Turbie pour devenir St Hospice puis St Jean Cap Ferrat. Voir André Cane, *Histoire de Villefranche-sur-Mer et de ses anciens hameaux de Beaulieu et de Saint-Jean,* Nice : Imprimerie de l'école Don Bosco, 1960, 520 p et *Nice historique* « Villefranche un destin maritime », 1999, n°1-2.

Les ressources de la société se composent des cotisations annuelles, des versements effectués par les membres honoraires, des dons volontaires, du produit des fêtes, concerts ou ventes organisées au profit de la société, des subventions accordées à la société.

La société est administrée gratuitement par un bureau et un conseil d'administration dont les membres du bureau font essentiellement partie. Ces membres sont élus en assemblée générale au scrutin secret et à la majorité des deux tiers des membres présents. La durée de leur fonction est de un an et ils sont rééligibles. Le bureau est composé d'un président, d'un vice-président, d'un secrétaire général, d'un vice-secrétaire et d'un trésorier. Le conseil d'administration compte 12 membres du bureau et de 7 élus en assemblée générale.

Le tiers de la somme votée pour secourir les indigents est versé entre les mains du maire de La Turbie pour être distribué par les soins de l'administration municipale. Les deux tiers sont distribués par la société.

Une section de sauvetage est formée des membres actifs qui, « en raison de leur profession, ou de leurs aptitudes peuvent concourir le plus efficacement à l'organisation et à la direction des secours. » Elle est chargée de l'entretien du matériel de sauvetage.

Toute discussion politique ou religieuse est formellement interdite; « la discussion de la question relative à la principauté de Monaco est interdite sous peine d'exclusion³⁶ ». La société ne prend officiellement part à aucune fête politique ou religieuse, elle peut prendre part aux fêtes des sociétés similaires et à la fête nationale.

Une discipline militaire règne dans cette société : les jeux de hasard sont interdits et les peines disciplinaires vont de la réprimande à l'exclusion et trois réprimandes entraînent l'exclusion.

La société ne décerne pas de récompense financière à ses membres³⁷, mais « elle fait auprès du gouvernement les démarches nécessaires pour faire récompenser les sociétaires qui se seront distingués par des actes exceptionnels de courage et de dévouement ». Devant la « dérive » commune à de nombreuses sociétés d'accorder des distinctions qui peuvent prêter à confusion (avec les distinctions officielles) et faciliter l'infraction du port illégal de décoration, les autorités réagissent de façon préventive. Le ministre de l'Intérieur prévient ainsi le préfet par une lettre du 16 décembre 1881³⁸ : « Avant de notifier votre arrêté aux intéressés, je vous prie de vouloir bien inviter les membres de cette association à ajouter à l'article 34 des statuts que la société s'interdit toute distribution de décorations par voie de diplôme, à des membres étrangers à cette société. »

Le devenir de cette *Société des sauveteurs* est singulier, de la philanthropie et du sauvetage, elle se commua en société mondaine qui sollicita la protection (et l'aide financière) de

80

³⁶ Dans ces années, la question des rapports franco-monégasques est délicate (l'historiographie classique n'en fait pas mention Léon-Honoré Labande, *Histoire de la principauté de Monaco*, Auguste Picard, Paris, 1934, 513 p.) : le prince de Monaco suite au traité de 1861 intente une action contre les communes de Roquebrune et de Menton : Archives dép. des Bouches-du-Rhône, Fonds du Parquet Général d'Aix-en-Provence, 14 U 95 : procès intenté aux communes de Menton et Roquebrune par le Prince de Monaco (1864-1865).

³⁷ En fait, comme toutes les autres sociétés des sauveteurs des littoraux, elle décerne une décoration à la conception classique avec les attributs maritimes et l'aigle niçoise.

³⁸ A.D.A.M, 4 M 307 : lettre du ministère de l'Intérieur au préfet des Alpes-Maritimes, Paris, 16 décembre 1881.

nombreux notables locaux et étrangers de Cannes à Menton et fut même suspectée par les autorités de police d'enfreindre la législation sur les décorations³⁹.

D'autres sociétés de secours mutuels ont été créées à la suite de la Première guerre mondiale, elles viennent en aide soit aux marins blessés, mutilés, soit à leurs familles quand ils sont morts pour la patrie.

B. Les sociétés de secours mutuels aux marins de guerre

On a vu précédemment qu'il préexistait plusieurs sociétés de secours mutuels de ce type. Nous allons nous arrêter sur deux en particulier : l'Assistance aux invalides de la guerre⁴⁰ et le Souvenir de la France à ses marins⁴¹.

La première est fondée par l'*Union des femmes de France de la Croix-Rouge* française dont le siège national est à Paris et le siège local à Antibes. Les notables antibois participent à cette œuvre. Ainsi trouve-t-on le maire d'Antibes M. Ardisson qui fait partie des présidents d'honneur avec Mme la Générale Toganne, MM. Amic, et François-Arago, sénateur et député. La commission consultative d'Antibes est composée de M. Laugier, premier adjoint au maire, MM. David et Giraud, conseillers municipaux, M. Sauvan, juge de paix, M. Bousquet, médecin, MM. Poirault (le directeur de la villa Thuret, station agronomique du Cap d'Antibes), Dion, Bienaimé et M. Faure-Biguet, délégué pour Nice.

Des établissements spécifiques sont créés par cette société à Antibes : « un hôpitalécole de rééducation professionnelle des mutilés et une maison de repos des tuberculeux ».

Le premier se trouve à la villa Beauregard. Il a pour objet « d'apprendre un nouveau métier aux mutilés qui ne peuvent en raison de leurs blessures reprendre leur activité d'avant. » Il n'est plus question d'activités maritimes et la reconversion est de règle.

En plus de leur pension de réforme, à leur sortie de l'école, ils y ajoutent leur revenu professionnel, d'autres rentrent dans leur commune d'origine et peuvent s'installer à leur compte et d'autres sont placés par l'établissement dans des ateliers voisins.

L'établissement a une capacité de 40 lits, la villa possède tout le confort moderne : électricité, chauffage central, deux salles de bains, réfectoires, des jardins exposés en plein midi, des places de jeux. Des cours de maroquinerie, cordonnerie, malleterie, vannerie, dactylographie, horticulture, arboriculture sont donnés par des professeurs et des artisans.

Cette école est destinée « aux mutilés dont la cicatrisation est solide et définitive, qu'ils soient ou non pourvus de l'appareil prothétique et aux blessés atteints d'infirmités consécutives à une blessure de guerre. » Une fois admis, ils sont libres d'y entrer et d'en

0

³⁹ Selon les recherches inédites d'O. Vernier car reposant sur des sources disparues.

⁴⁰ A.D.A.M, 4 M 313 : statuts de L'assistance aux invalides de la guerre, mutilés et tuberculeux.

⁴¹ A.D.A.M, 10 R 209 : statuts de L'œuvre du souvenir de la France à ses marins.

sortir à leur guise ; et l'établissement peut se séparer d'eux si leur conduite donne lieu à des plaintes pour faute de discipline ou autres.

Les cours de rééducation sont gratuits et ils se trouvent en position de congé de convalescence illimité.

Entre 1915 et 1917, la maison de repos des tuberculeux est en état de projet, en effet le comité est « à la recherche d'une villa loin de toute agglomération, de toute usine, de tout foyer de germes, à l'abri de l'air trop vif de la mer au milieu d'une immense forêt de pins dans un climat sec, doux et sain. » Mais la fondation ne sera jamais créée dans le département, on peut supposer que d'autres sanatoria⁴² comme ceux de Bar-sur-Loup et de Menton et surtout de Vallauris accueilleront ces malades dont certains marins.

La deuxième société est L'Oeuvre du souvenir de la France à ses marins dont le siège est à Paris au 15 bis boulevard Jules Sandeau, elle est fondée le 29 janvier 1915. Elle a pour but « d'envoyer aux marins de la flotte en service sur mer ou à terre des secours et des dons en nature de toutes espèces, de secourir les familles des marins morts pour la patrie. » Il s'agit donc d'une aide matérielle pendant le conflit : « Du 29 janvier 1915 au 31 mars 1917, l'œuvre a envoyé à ses marins en mer et à terre des lainages, des cirés, de la lingerie, des jeux, des vivres de toutes sortes, de la papeterie, du tabac. 1 039 bâtiments ou groupements à terre représentant 64 256 hommes ont bénéficié de ces envois et 40 817 frs de secours ont été distribués⁴³. » Dans le rapport de cette société, la situation du département des Alpes-Maritimes au sein de cette œuvre n'est pas précisée alors que l'on connaît par ailleurs le nombre de victimes du conflit⁴⁴. Il est pourtant difficile de percevoir avec précision le nombre de marins originaires des Alpes-Maritimes martyrs de ce conflit, seuls l'examen des livres d'or de la Grande Guerre⁴⁵ confectionnés « pieusement » dans chaque commune et une enquête sur le terrain permettraient une approche statistique. Quant aux monuments aux morts⁴⁶, - à la différence des littoraux de l'Ouest -, ils rappellent rarement - en dehors d'une simple ancre - l'engagement militaire maritime, seules à notre connaissance, trois communes ont érigé un monument à la symbolique maritime prononcée⁴⁷.

⁴² Sur les sanatoria, voir le numéro spécial du Bulletin du Comité d'Histoire de la Sécurité sociale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, n° 17-18, 2006.

⁴³ A.D.A.M, 10 R 209 : op.cit.

⁴⁴ Selon un Ralph Schor, *Nice pendant la guerre de 1914-1918*, annales de la faculté des lettres, Aix, n°32, 1964, la pensée universitaire, Aix, 394 p.

⁴⁴ Il s'agit de Villefranche-sur-Mer, Cros de Cagnes et Villefranche.

⁴⁴ Le travail de référence est: Ronan Viaud, *Le syndicalisme maritime: l'exemple des marins de commerce de la Basse-Loire de 1945 à nos jours,* mémoire de maîtrise en lettres, Rennes II, 1995, p 25 et du même auteur, *Le syndicalisme maritime fran- çais: de ses origines à nos jours,* thèse, lettres, Rennes II, 2002, 573 p édité. Voir aussi Georges Lefranc, *Histoire du syndica- lisme en France,* Librairie syndicale, Paris, 1937, 471 p. état des veuves, orphelins et prisonniers de guerre datant du 4 octobre 1915 pour Nice, Grasse et Puget-Théniers au total il y a 485 veuves, 429 orphelins, 950 prisonniers et 144 blessés, malades ou mutilés. Il s'agit d'une généralité, cela concerne toute l'armée sans distinction entre armée de terre et armée de mer: A.D.A.M, 4 M 200: état des veuves, orphelins et prisonniers de guerre au 4 octobre 1915 pour Nice.

⁴⁵ Ils sont conservés dans la série R des archives communales.

⁴⁶ Sur les monuments aux morts, on se reportera à la synthèse de Paul Isoart, *Nice Historique*, « Souvenirs de grande guerre », 1999, pp. 196-234 ; Jean Hesse, *Le mémorial militaire et civique du Sud Est,* p.3 ; Ralph Schor, *Nice pendant la guerre de 1914-1918*, annales de la faculté des lettres, Aix, n°32, 1964, la pensée universitaire, Aix, 394 p.

⁴⁷ Il s'agit de Villefranche-sur-Mer, Cros de Cagnes et Villefranche.

En parallèle des sociétés de secours mutuels, se sont mis en place plus tardivement (au début du XXème siècle), des syndicats et des sociétés d'assurance.

Les syndicats et les sociétés d'assurances

Ce sont dans les ports de Bordeaux et de Marseille qu'apparaissent, dès la fin des années 1870 les premiers syndicats de marins, puis suivent Le Havre, Dunkerque, Nantes, Saint-Nazaire pour les principaux.

Le milieu professionnel va prendre en charge ses membres. Comme l'écrit l'historien du syndicalisme maritime : « La loi du 21 mars 1884 autorise le regroupement des travailleurs des syndicats professionnels ayant « exclusivement pour objet la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles. » Pour certains juristes de l'époque, cette loi ne donne pas aux marins le droit de se syndiquer du fait de leur statut d'inscrit. Mais dans la pratique, ce droit leur est très peu contesté et il leur est officiellement reconnu par la loi du 24 décembre 1896. Néanmoins, le fait pour un inscrit de quitter le travail sans accord de son employeur est encore assimilé à une désertion. Très peu d'organisations professionnelles existent chez les gens de mer avant 1890. C'est durant la décennie 1890-1900 que se multiplient les syndicats chez les marins du commerce et les pêcheurs. Durant leurs premières années d'existence, l'ensemble des syndicats maritimes se place sur le terrain de la collaboration avec l'État et le monde politique⁴⁸. »

Déjà selon E. Thérasse, « Les membres des diverses professions maritimes ont suivi tardivement le mouvement syndical déterminé, parmi les autres catégories de travailleurs, par la loi du 21 mars 1884. Cette situation est le résultat à la fois de l'insouciance habituelle des hommes de mer et de la tutelle exercée sur eux par l'État, tutelle qui, quoique dans une mesure insuffisante, leur assure certains des avantages visés par la loi précitée. Aussi bien le département de la Marine qui, eût pu encourager chez les inscrits maritimes le mouvement syndical, a tardé quelque peu à s'engager dans cette voie⁴⁹. »

Ce sont les autorités maritimes locales qui, étant en relation directe avec les marins, ont compris les « bienfaits » que les marins pourraient avoir en créant des syndicats, et ainsi sont-elles à l'origine de la création de plusieurs syndicats pour mieux les contrôler. Aussi, partir du XXème siècle, on répertorie cinq syndicats de marins et de pêcheurs dans le département des Alpes-Maritimes, et une seule société d'assurance spécifique située à Menton.

lisme en France, Librairie syndicale, Paris, 1937, 471 p.

⁴⁸ Le travail de référence est : Ronan Viaud, Le syndicalisme maritime : l'exemple des marins de commerce de la Basse-Loire de 1945 à nos jours, mémoire de maîtrise en lettres, Rennes II, 1995, p 25 et du même auteur, Le syndicalisme maritime français : de ses origines à nos jours, thèse, lettres, Rennes II, 2002, 573 p édité. Voir aussi Georges Lefranc, Histoire du syndica-

⁴⁹ E. Thérasse, op. cit, p 8. Il dénombre en 1899 49 syndicats professionnels liés aux marins sur tout le territoire français. Il n'y en a aucun dans notre département, les plus proches sont à Saint-Tropez et Marseille.

A. Les syndicats de marins et de pêcheurs

Ces syndicats concernent les principaux ports du département.

L'Union syndicale des inscrits maritimes de Nice⁵⁰ apparaît dès la fin du XIXème siècle en 1891 dans une période de tensions sociales⁵¹. Elle est divisée en six sections : Nice, Ville-franche⁵², Saint Jean, Beaulieu, Menton et Carras⁵³; la Chambre syndicale des inscrits maritimes du quartier de Nice est fondée en 1903. Mais c'est à Cannes que l'on trouve une multiplicité de syndicats maritimes : l'Union syndicale des marins, pêcheurs et borneurs réunis de France, section de Cannes est fondée en 1906, le Syndicat des patrons pêcheurs professionnels de la ville de Cannes est créé en 1911 et le Syndicat professionnel des inscrits maritimes de Cannes en 1912, le syndicat national des ouvriers du port de Cannes, le syndicat national des travailleurs du débarquement du port de Cannes créé le 2 février 1904⁵⁴.

Un état⁵⁵ a été trouvé, lors de nos recherches, sur les syndicats en 1915. Il différencie naturellement les syndicats patronaux des syndicats ouvriers : il n'existe qu'un syndicat patronal et cinq ouvriers.

Le syndicat patronal est *le syndicat des patrons pêcheurs et des bateliers* fondé le 1^{er} septembre 1905 situé à Villefranche au tribunal de la pêche, quai Courbet,

Les syndicats ouvriers sont les suivants :

- le syndicat des ouvriers du port d'Antibes fondé le 19 mars 1908 et dissout au 1er janvier 1915 ;
- les inscrits maritimes de la ville de Cannes fondé le 6 janvier 1912 est situé à la bourse du travail de Cannes ;
- le syndicat des ouvriers débardeurs du port de Menton fondé le 23 octobre 1903 est situé au 13 rue du bastion ;
- le syndicat des ouvriers du port et des parties similaires de Nice fondé en septembre 1903 est situé à la bourse du travail de Nice ;
- et le syndicat des ouvriers du port de Villefranche fondé le 1er mars 1909 est situé 14 rue de la gare.

Tout syndicat a pour but de défendre les intérêts économiques, communs et généraux de la corporation. Un syndicat diffère d'un autre par la catégorie de personnes qu'il souhaite protéger. Ainsi, le *Syndicat des inscrits maritimes de la ville de Cannes* s'occupe de « tous les inscrits maritimes sans distinguer la catégorie à laquelle ils appartiennent », à l'opposé,

84

⁵⁰ A.D.A.M, 10 M 53: syndicat des inscrits maritimes de Cannes, 1906.

⁵¹ A.D.A.M, BR 4769 : Union syndicale des inscrits maritimes réunis de France, section de Nice, statuts, 1892. Et Alain Ruggiero (dir.), *Nouvelle histoire de Nice*, Privat, Toulouse, 2006, 383 p.

⁵² 10 M 59 : union syndicale des inscrits maritimes de Villefranche-sur-mer, 1891.

⁵³ Carras est un port de Nice situé à l'Ouest de la ville, cf : Numéro du Sourgentin : Carras, l'Arenas, n°158, octobre 2003.

⁵⁴ A.D.A.M, 10 M 53: statuts du syndicat national des travailleurs de débarquement du port de Cannes.

⁵⁵ A.D.A.M, 6 M 1092: état statistique des syndicats au 1er janvier 1915.

logiquement, le syndicat des patrons pêcheurs professionnels « ne protège que les patrons pêcheurs professionnels et seulement eux⁵⁶. »

Intéressons-nous aux statuts d'un de ses syndicats : *le syndicat des inscrits maritimes de Cannes*, car il prend en charge, comme nous l'avons dit, tous les inscrits maritimes sans distinction de catégorie socioprofessionnelle. Le syndicat a une durée illimitée, le nombre de ses participants est également illimité, nul ne peut en demander la dissolution. Pour être membre il suffit d'être inscrit maritime ou avoir un forfait à l'honneur. Tous les syndiqués sont égaux en droits et en devoir. Ce syndicalisme au sens de la loi de 1884 est professionnel : « Toute discussion politique ou religieuse est interdite au sein des délibérations. » Les cotisations sont de 0,50 fr par mois et 0,30 par arrivée.

Le syndicat est administré par un conseil composé d'un secrétaire général, d'un trésorier et de quatre assesseurs, il est nommé pour un an par l'assemblée générale ; les fonctions sont gratuites. À chaque séance, il est procédé à la nomination d'un président de séance, ce qui permet une rotation des fonctions et évite toute appropriation de pouvoir, caractéristique des organisations professionnelles de marins, comme dans les prud'homies, comme nous le verrons. L'exclusion du syndicat est possible à partir du moment où un membre lui porte atteinte sciemment soit par ses actes, soit par ses écritures ou paroles diffamatoires.

Tout syndiqué sous les drapeaux est exempt des cotisations, ce qui atteste des liens avec la République et de la place de l'armée dans ces sociétés maritimes ?

En cas de décès d'un membre, on retrouve « un rituel laïc » : « une commission est désignée pour assister aux obsèques, le drapeau syndical et le drap mortuaire sont portés par les membres du conseil et à défaut par des syndiqués. » Le syndicat offre une couronne dont le coût ne dépasse pas 20 frs. Seuls les syndiqués à jour de leur cotisation bénéficient de ces avantages.

Dans un but de propagande utile et aux intérêts de la corporation (sic), des « conférences publiques sont données avec la possibilité de faire appel à des conférenciers s'intéressant à la cause syndicale ». Ce n'est pas pour autant que la revendication politique ait enflammé - à la différence d'autres ports méditerranéens⁵⁷ - les marins cannois ou nicois⁵⁸.

Mais ces inscrits cannois bénéficient d'une protection sociale au sens large dans laquelle le contrat de travail a une place reconnue. Pour protéger au mieux ses membres, le conseil peut avoir recours à des avocats, des avoués et des médecins. Tout syndiqué a droit aux conseils judiciaires nécessaires à l'introduction d'un procès survenu à l'occasion de son travail· En cas de nécessité, le syndicat peut voter l'avance des fonds nécessaires aux frais

⁵⁷ Dockers de la Méditerranée à la mer du Nord: des quais et des hommes dans l'histoire, colloque international 11 et 13 mars 1999, Cité du livre, Aix-en-Provence, Musée d'histoire de Marseille, Edisud, Aix-en-Provence, 238 p.

⁵⁶ A.D.A.M, 10 M 53 : syndicat professionnel des inscrits maritimes de Cannes, 1912 et syndicat des patrons pêcheurs professionnels de la ville de Cannes, 1911.

⁵⁸ A.D.A.M. 10 R 227 : le comité de secours aux dockers, marins, charretiers et balayeurs mobilisés de Nice est fondé le 24 janvier 1917 en vue de venir en aide à leurs camarades mobilisés. Hélène Espesset, *Le mouvement ouvrier à Nice des origines au début du 20^e siècle 1860-1905*, mémoire de maîtrise d'histoire, Nice, 1999, 291 p; elle évoque à la page 203 la grève des débardeurs du port du 3 au 16 septembre 1903.

judiciaires, ces sommes doivent être remboursées quand le syndiqué obtient gain de cause, et c'est en cas de perte que le syndicat supporte ces frais.

On voit bien la différence de protection offerte par un syndicat et une société de secours mutuels. Le syndicat aide l'inscrit maritime dans le cadre de sa profession alors que la société de secours mutuels propose une aide plus globale au marin et à sa famille, la famille du marin n'ayant aucun droit dans le cadre d'un syndicat.

D'autres types de « syndicats » apparaissent après la Guerre pour prendre en charge de nouveaux intérêts liés au développement du tourisme sur un territoire devenu la Côte d'Azur et la Riviera française et aux activités induites, en l'occurrence à Villefranche⁵⁹.

En 1933, un autre syndicat est ainsi créé, son nom est original, car il évoque plutôt la navigation fluviale : le syndicat des bateliers de Villefranche dont le but est « de coopérer au débarquement des voyageurs et des bagages des grands paquebots faisant escale à Villefranche et de percevoir des sociétés de navigation qui assurent ce service une taxe par voyageur les payant de leur concours et les indemnisant ; il ne comprend pas uniquement des inscrits, mais tous ceux qui travaillent au port et prétendent en conserver le lège⁶⁰. »

Il existe également un syndicat maritime dénommé *Denis Séméria*⁶¹ créé en 1925 dont « l'objectif est de faire profiter aux pêcheurs de la localité d'un legs fait à leur groupement par M. Séméria dont ils partagent les revenus ». Est-ce un véritable syndicat professionnel ou plutôt une association, on constate que la dénomination est ambiguë⁶² ?

Et enfin, le syndicat des pêcheurs de Cros de Cagnes permet la perception uniforme de la taxe consentie par tous les pêcheurs du Cros à titre de quote-part exigée d'eux pour la construction d'un petit port de pêche en ce lieu.

Une autre protection est offerte au pêcheur. Il s'agit des sociétés d'assurance. Une seule société d'assurance a fonctionné de façon singulière dans notre département.

⁵⁹ Sur cette mutation : Stephen Liégeard, *La Côte d'Azur: 1888-1988: centenaire de la Côte d'Azur*, Serre, Nice, 1988, 628 p. Marc Boyer, *L'invention de la Côte d'Azur: l'hiver dans le Midi*, La Tour d'Aigue, éd. de l'Aube, 2002, 378 p.

⁶⁰ A.D.A.M, 10 M59: statuts du syndicat des bateliers de Villefranche sur mer.

Cf: O. Vernier, « Villefranche et la marine à l'époque contemporaine : du port de guerre à l'escale mondaine 1814-1939 » in Nice historique, 1999, n°1-2, pp 57-71. Et André Cane, Histoire de Villefranche-sur-Mer et de ses anciens hameaux de Beaulieu et de Saint Jean, Belisane, Nice, 1978, pp 435-510.

⁶¹ A.D.A.M, 4 O 106 : legs Denis Séméria, la chemise est vide et renvoie au dossier de Nice qui ne figure pas dans les fonds. Sur Denis Sémeria, bienfaiteur de Nice, de Villefranche et de Saint-Jean, a fait fortune dans le négoce maritime : voir M. et R. Isnard, *Per carriera dictionnaire bistorique et anecdotique des noms de rues de Nice*, Serre, Nice, 2003, p.325 : il est né à Nice en 1834 et mort à la Bourboule en 1911, il a obtenu la Légion d'honneur et sa famille est originaire de Villefranche. Le *Dictionnaire des Alpes-Maritimes et de la principauté de Monaco*, Flammarion, Paris, 1903, p. 395 signale qu'il est propriétaire à Nice, membre la chambre de commerce, ancien juge suppléant au tribunal de commerce, ancien adjoint au maire, membre du conseil de la caisse municipale de crédit.

⁶² A.D.A.M: 1 Mi 101/38: 24 P 170: rien n'y est précisé.

B. L'unique société d'assurance

Il s'agit de l'Association de prévoyance des patrons pêcheurs de la prud'homie de Menton datant de 1901.

Elle a pour but de « venir en aide, dans la limite de ses ressources, aux patrons pêcheurs, aux inscrits maritimes et aux veuves d'inscrits, propriétaires de matériel de pêche, de bateaux ou d'engins détruits ou mis hors de service par des événements de mer de quelque nature qu'ils soient, à partir du moment où la responsabilité n'en est pas imputée aux patrons et que celui-ci respecte les règles de l'association ».

Dès sa fondation, l'analyse de sa nature est évoquée par l'Administration. Une lettre du commissaire principal de la Marine Duval vient préciser la nature de cette société: « Cette association n'étant pas une société de secours mutuels aux personnes proprement dite, mais une société d'assurance dont la raison d'être, est d'accorder des indemnités pour perte de matériel « bateaux, filets ou engins de pêche », ne tombe pas sous l'application de la loi du 12 avril 1898, mais ses statuts n'en doivent pas moins recevoir l'approbation du ministre de l'intérieur⁶³. »

Cette société d'assurance qui attire l'attention des pouvoirs publics est toutefois bien modeste comparée à celles du littoral atlantique⁶⁴. Ses adhérents sont les pêcheurs membres de la prud'homie de Menton, « propriétaires d'un matériel de pêche ou menant à la mer celui d'un inscrit maritime ou d'une veuve d'inscrit. » Elle est essentiellement mentonnaise, mais a la particularité de recruter dans d'autres ports : « La société peut également compter parmi ses membres les patrons pêcheurs de Villefranche et de Nice qui en feraient la demande. » L'exclusion d'un membre peut être prononcée par le bureau « pour un préjudice volontairement causé aux intérêts de la société, pour une condamnation infamante ou des actes contraires à l'humain ». Avec ce dernier motif, on retrouve la prééminence de la sociabilité voire de la convivialité dans ces sociétés méridionales⁶⁵.

Comme dans toute société de secours mutuels, la société réunit des membres participants et des membres honoraires ; les membres participants sont admis par le conseil à la majorité des voix ; les membres honoraires sont admis par le conseil à la majorité des voix.

⁶³ A.D.A.M, 4 M 310 : lettre du commissaire principal de la Marine Duval au préfet des Alpes-Maritimes du 14 janvier 64 Sur le crédit maritime, cf site internet : www.credit-maritime.fr/: « Créé au début du XXème siècle par et pour les pêcheurs, qui s'étaient associés pour accéder plus facilement au financement de leurs bateaux, le crédit maritime est

devenu, par excellence, la banque des professionnels, des entreprises et des particuliers du littoral. Il est nécessaire de la volonté des artisans de financer, dans un esprit de solidarité, le secteur de la pêche et des cultures marines, est un acteur important et structurant de l'ensemble des organisations professionnelles de la « filière mer ». Association de la loi de 1901, la confédération est chargée de représenter, d'animer, de développer et de défendre le secteur des pêches maritimes au travers des organisations adhérentes. »

⁶⁵ Cette notion a été définie pour des sociétés terriennes et villageoises par les recherches pionnières en histoire des mentalités de Maurice Agulhon sur les cercles et les chambrées : Pénitents et francs-maçons de l'ancienne Provence : essai sur la sociabilité méridionale, Paris, Fayard, 1984, 454 p. et La Vie sociale en Provence intérieure au lendemain de la Révolution, Paris : Société des études robespierristes, 1970, VIII-535 p. Elles ont été complétées en ethnologie par Lucienne A. Roubin : Chambrettes des Provençaux: une maison des hommes en Méditerranée septentrionale, Paris: Plon, 1970, 253 p. Les deux auteurs insistent sur ces liens d'entraide dans des sociétés caractérisées par la précarité économique.

La société se compose de deux catégories de patrons : tout d'abord les patrons employant des filets traînants flottants ou fixes. La taxe est fixée pour chaque engin ou pièce en usage des filets traînants, flottants ou fixes ainsi :

• un eisfangue⁶⁶: 10 frs par an (ou issangue⁶⁷)

un tartanon : 6 frs par anun bourgin : 10 frs par an

entremaux⁶⁸: 1 fr par an et par pièce
sardinaux⁶⁹: 2 frs par an et par pièce

• un rissole⁷⁰: 3 frs par an

La deuxième catégorie comprend les patrons qui font usage de palangres ou de nasses. La taxe annuelle est de 3 frs pour cette catégorie.

Le matériel déclaré « doit être bien entretenu et en état d'être mis à la mer sans crainte d'avarie ». Une délégation du bureau s'assure chaque année que les sociétaires s'acquittent exactement de leurs obligations.

Tout sociétaire qui n'a pas payé le dernier dimanche de chaque trimestre sa cotisation est invité par le bureau à faire ce versement dans la huitaine ; ce délai expiré il est rayé de la liste des membres et est donc déchu de ses droits.

L'administration de la société est confiée à un bureau composé du commissaire de l'inscription maritime qui en est le président, de trois prud'hommes en exercice et de deux patrons-pêcheurs choisis parmi les adhérents. L'ambiguïté demeure puisque l'on retrouve le contrôle administratif des sociétés de secours mutuels alors que la même administration la considère comme société d'assurance.

Par le seul fait de son entrée dans l'association, « tout patron ou propriétaire prend l'engagement de remplir avec honneur et conscience ses obligations comme sociétaire, ainsi que celles qui pourraient lui incomber comme expert, de se rapporter aux décisions prises par le bureau et de soumettre à l'assemblée générale toute réclamation relative au fonctionnement de la société ». L'adhésion est constituée par l'acceptation du livret de sociétaire, l'engagement est valable pour un an et comporte l'obligation de payer la taxe fixée pour chaque année par trimestre et d'avance.

Quelle est la procédure en cas de perte ou d'avarie, raison même de cette société ? Elle est rigoureuse malgré la modicité des pertes de matériel en jeu, comme nous allons le voir plus loin.

En cas de perte ou d'avarie, une déclaration est faite sans délai au préposé de l'inscription maritime qui charge trois membres du bureau de procéder à une enquête, le

⁶⁶ Paul Gourret, Provence des pêcheurs, Serre, Nice, 1996, 192 p.

⁶⁷ Issangue, tartanon et bourgin sont des filets précédés deux ailes verticales et munis d'une poche lestée ou non qu'on tire de terre ou de en mer à bras d'hommes, in Gourret, *op.cit.*, p 24.

⁶⁸ Il s'agit aussi d'un filet mais nous n'avons pas trouvé pas sa description.

⁶⁹ C'est un filet droit destiné principalement à la capture de la sardine, in Gourret, op.cit, p 120.

⁷⁰ « C'est un filet fixe spécial à la capture de quelques poissons errants parmi lesquels le siouclet. » in Gourret, *op.cit.*, p 131.

patron concerné doit se prêter à toute investigation et prouver qu'il s'est conformé aux règlements prud'homaux, « qu'il n'a négligé aucune précaution et qu'il a employé tous les moyens indiqués par l'usage ou la prudence pour garantir ou sauver le matériel endommagé ou perdu ».

Les négligences qui peuvent lui être imputées doivent être établies par la délégation, elles entraînent une réduction par le bureau de l'indemnité qui eut été consentie si le patron n'avait encouru aucun reproche.

Toute fraude entraîne de plein droit l'exclusion de son auteur.

Le bureau décide par écrit sur le rapport verbal de la délégation et à la majorité des voix⁷¹; sa décision est consignée sur le registre des délibérations. Tout membre du bureau peut assister à l'enquête et tout sociétaire a le droit d'être entendu et de fournir tel renseignement qu'il juge à propos sur les causes de l'accident, l'état des engins perdus ou avariés, ou tout autre fait constituant un élément d'appréciation. Le défaut de déclaration immédiate, sauf dans le cas de la force majeure dûment justifiée, et le retard dans le paiement des taxes entraînent pour le sociétaire la perte de tout droit à une indemnité quelconque.

La société consacre annuellement les 4/5 au maximum des versements qu'elle reçoit (cotisations, subventions accordées par le département de la Marine, dons⁷²) à venir en aide aux patrons éprouvés par des événements de mer et qui ont subi des pertes ou des avaries.

Le dernier cinquième est destiné à constituer un fonds de réserve « après l'enlèvement des frais d'administration ». Ce qui caractérise bien une société d'assurance.

Les sociétaires sont indemnisés en fin d'année et au centime de franc des pertes qu'ils ont subies, cette répartition est faite par le bureau en toute équité d'après les procèsverbaux établis dans le courant de l'année écoulée.

Les pertes d'une valeur de 20 frs et au-dessous ne sont pas examinées et ne donnent droit à aucune allocation. En aucun cas le montant des indemnités accordées ne peut dépasser les 5/6 de la valeur de la perte ou de l'avarie; les indemnités concédées ne sont payées qu'autant qu'il aura été justifié auprès de la délégation du bureau de la mise en état des bateaux et engins avariés ou du remplacement de ceux qui auraient été totalement perdus.

Par décision du bureau « et pour faire face à des événements exceptionnels, il peut être puisé sur le fonds de réserve lorsque celui-ci dépassera 2 000 frs sans qu'il puisse jamais être ramené au-dessous de ce chiffre une fois qu'il aura été atteint. »

L'État, une fois de plus, contrôle la société en y intégrant au sein du bureau le responsable de l'inscription maritime et en ce sens outrepasse l'esprit de la loi de 1898, mais s'il s'agit d'une société d'assurance, pourquoi intervient-il sous la forme de subventions? En tout cas, pour les Alpes-Maritimes ne fut jamais constituée une société spécifique pour assurer les activités maritimes et les marins.

_

⁷¹ On retrouve le formalisme verbal caractéristique des prud'homies de pêche, voir Charles de Ribbe, *Les prud'hommes pêcheurs de la Méditerranée*, Martel, aîné ; Montpellier, 1869, 23 p.

⁷² Aucune libéralité n'a été trouvée dans le fonds des dons et legs des Archives départementales ; il faut en déduire que ce furent des dons manuels qui ont pu être remis.

Il n'y a pas que les organismes qui viennent en aide au marin et à sa famille, la population locale est amenée à faire preuve de sa générosité à leur égard.

La bienfaisance de la population locale à l'égard de ses marins

Deux aspects peuvent retenir notre attention. Tout d'abord l'organisation de loteries et de tombolas et ensuite les libéralités faites par les personnes privées aux associations venant en aide aux pêcheurs. Ces libéralités sont toutes des legs c'est-à-dire des actes à cause de mort.

A. La rareté des tombolas

Le droit français étant très restrictif « au nom de la vertu républicaine » sur les jeux de hasard et sur le droit des tombolas, très peu de tombolas ont été autorisées, 73 mais il est probable que des tombolas « privées⁷⁴ » aient pu être organisées dans ces stations mondaines sans la demande d'autorisation des autorités municipales ou préfectorales.

Localement, on peut citer celle organisée en 1904 par la société de secours mutuels des anciens militaires des armées de terre et de mer de Menton⁷⁵. L'opération a pour but de « secourir les membres malades. » Le tirage a été effectué le 23 mai, la somme affectée à l'achat des lots est de 125 frs, le montant de la loterie de 1 000 frs et le prix du billet 0,25 frs avec 4 000 billets émis, tous ont été vendus. La loterie a permis de récupérer 835 frs dans une ville qui est par excellence une station hivernale.

D'autres ont été refusées en application d'une circulaire ministérielle du 3 décembre 1908 interdisant les loteries. Ainsi, la très officielle et patriotique Association du souvenir français s'est vue interdire d'organiser une loterie⁷⁶ « pour venir en aide dans l'édification et l'entretien des tombes de marins morts pour la patrie aux familles de ces marins. »

Dans le même esprit, une demande d'organisation d'« une grande tombola dont le nombre de billets est fixé à 5 000 et vendus à 1 fr », et dont le produit sera exclusivement reversé aux familles nécessiteuses du quartier et du syndicat des ouvriers de port de Nice et réparti soit en nature, en bons de pain, vermicelles, viande et secours pharmaceutiques aux malades a été refusée par le préfet après qu'il ait consulté le ministre de l'intérieur et des cultes, le 7 juin 191177: « (...) Je ferai d'ailleurs remarquer qu'il n'est fourni aucune indication sur les dépenses occasionnées par l'allocation de secours durant le dernier exercice et qu'au surplus, la nécessité de recourir à la voie de la loterie n'est pas établie puisque le

⁷³ L'unique historique est celui de Gérard Descotils et Jean-Claude Guilbert, Le grand livre des loteries : histoire des jeux de hasard en France, l'Archipel, Paris, 1993, 157 p.

⁷⁴ Sur cette question: Marcel Charpeaux, Si la loterie m'était contée, Paris, Ed. Desfossés, 1955, 32 p.

⁷⁵ A.D.A.M, 4 M 199: loterie, tombola.

⁷⁶ A.D.A.M, 4 M 199: loterie, tombola, demande d'autorisation.

⁷⁷ A.D.A.M, 4 M 200 : réponse du ministre de l'Intérieur et des Cultes au préfet des Alpes-Maritimes le 7 juin 1911.

compte financier de l'exercice écoulé se solde par un excédant de recettes de 7 311,40 frs. Dans ces conditions, je ne puis émettre un avis favorable à la délivrance de l'autorisation sollicitée. » Précisons que l'avis du préfet était d'accorder cette loterie et qu'il ne semble pas qu'elle puisse s'inscrire dans un climat de tension sociale et de grèves à venir.

Le 17 août 1919, le comité d'organisation de la fête des inscrits maritimes ayant lieu les 30, 31 décembre et 1^{er} septembre à Nice au môle Lunel demande l'autorisation au préfet « d'organiser une tombola de 1 500 numéros à 1 fr avec lot unique : un bateau de pêche avec voilure et mâture 78 », la tombola est autorisée. Apparemment, la rigueur de la circulaire de 1908 est atténuée en 1919, dans cette période de reconstitution d'une société éprouvée par la Guerre.

B. La spécificité des libéralités

La place des libéralités dans toute société est révélatrice⁷⁹, celle concernant le monde de la mer dans les Alpes-Maritimes est des plus modestes : sur plus de 127 liasses (2 362 dossiers de libéralités) des archives départementales dépouillées concernant les dons et legs, seulement une dizaine accordent des libéralités aux associations de pêcheurs. Faut-il y voir un désintérêt des classes supérieures (qui se préoccupe plus de la paysannerie dans une constante précarité ou de la classe ouvrière naissante et rare⁸⁰) ou plutôt d'une discrétion d'un monde de pêcheurs qui s'ouvre peu sur l'extérieur et perpétue une tradition d'entraide interne ?

Pour l'époque sarde, en 1831, seul est signalé un don fait aux pauvres familles des marins par les capitaines français, le montant distribué n'en est pas précisé⁸¹.

Sous la Troisième République et en particulier entre les deux conflits, c'est en faveur de la *Société centrale de sauvetage des naufrages* dont le siège social est à Paris que les libéralités sont faites. Il ne s'agit que de legs, actes à cause de mort, il n'y a pas de donation faite par des vivants. Les marins sont naturellement très présents. Un legs du 27 novembre 1921 fait par Paul Louis Gillet, médecin en chef de la Marine⁸² « attaché à sa profession », décédé le 27 novembre 1921 est consenti en faveur de la *Société centrale de sauvetage des naufragés*⁸³. Le montant n'y est pas indiqué.

Quant à Marie Pierre Eugène de Fauque de Jonquières, vice amiral au cadre de réserve, ayant obtenu la croix de la Légion d'honneur et ayant fait carrière dans la Marine, mort le 24 juillet 1919, il laisse une somme de 2 000 frs⁸⁴ à *la Société de sauvetage des naufragés*.

⁷⁸ A.D.A.M, 4 M 199: loterie, tombola, demande d'autorisation auprès du préfet.

⁷⁹ La thèse d'histoire de référence est celle de Jean-Luc Marais, *Histoire du don en France de 1800 à 1939 : dons et legs charitables, pieux et philanthropiques*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2000, 409 p.

⁸⁰ Voir dans O. Vernier, op.cit., le passage sur les libéralités p. 247 à 290.

⁸¹ A.D.A.M, 1 Z 349 affaires diverses, 8ème chemise, lettre du 9 février 1831 à M. Borg chancelier et consul de France à Nice, il y est précisé « qu'il recevra toutes les sommes que les capitaines de navires marchands qu'ils voudraient bien verser pour secourir les veuves et orphelins de marins français. »

⁸² A.D.A.M, 4 O 1 : testament olographe du 11 août 1921 déposé chez Maître Fossati, notaire à Nice.

⁸³ Ces libéralités permettent l'acquisition de matériels de sauvetage (embarcations) et la pose de bouées fixes le long du littoral.

⁸⁴ A.D.A.M, 4 O 1 : testament olographe du 15 septembre 1916 déposé chez Maître Crépeaux.

Cet officier supérieur est naturellement attaché à sa profession ce qui explique ce legs important « pour permettre de sauver des vies. » La même somme est versée à la même *Société* par le legs⁸⁵ d'Amédée François Louvet décédé le 21 octobre 1904.

Des biens immobiliers sont parfois légués : ainsi par Henri Bossuet décédé le 28 mars 1922, il transmet « une maison à Châlons-sur-Marne, une villa à Nice, des titres de rente et des valeurs contenus dans son coffre-fort⁸⁶. »

Le disposant souhaite parfois perpétuer la mémoire d'un ancien marin : Mme de Coligny, veuve du commandant de Coligny, décédée le 3 novembre 1923, lègue⁸⁷ : « des sommes nécessaires pour acheter et construire un canot de sauvetage en souvenir de mon mari et qui portera le nom de commandant Coligny».

D'autres sociétés sont aussi, mais sporadiquement concernées : tel le « don » de 2 000 frs⁸⁸ en faveur des *Vétérans des armées de terre et de mer* par Mme Massonnet décédée le 24 juillet 1920.

Quant au legs de 500 frs⁸⁹ fait à la *Société des chevaliers sauveteurs des Alpes-Maritimes* par M. François Hancy, il pose problème, car la succession est centralisée par le préfet des Bouches-du-Rhône, Maître Hancy étant avocat à la cour d'appel d'Aix et ne sera pas délivré.

Les autres libéralités consenties sont faites à des fabriques de l'Église du port, paroisse par excellence des marins et notamment le legs ⁹⁰ à la chapelle de Saint Joseph érigée en l'église paroissiale l'Immaculée conception du Port par Mme Cunégonde Santo, veuve de Henry Faure pour l'entretien de l'autel Saint Joseph et célébrer une messe soit donné chaque année et à perpétuité le jour de sa mort et de celle de son mari, ancien marin. Un autre legs en faveur de la fabrique de l'église du port est de 3 000 frs pour la construction d'une façade de l'église, demandé par M. Astraudo⁹¹.

Ces dernières libéralités confortent la place de l'au-delà. Dans ce monde d'angoisse et de traditions des marins, une aide spirituelle peut être aussi apportée par l'institution ecclésiastique.

⁸⁵ A.D.A.M, 4 O 1 : testament olographe du 26 mai 1902 déposé chez Maître Viala à Cannes.

⁸⁶ A.D.A.M, 4 O 1 : testament olographe du 2 juin 1921 déposé chez Maître Larboullet.

⁸⁷ A.D.A.M, 4 O 1 : testament olographe du 25 octobre 1923 déposé chez Maître Grimaldi à Nice.

⁸⁸ A.D.A.M, 4 O 1 : testament olographe du 28 mai 1917 déposé chez Maître Muaux à Nice.

⁸⁹ A.D.A.M, 4 O 69: legs Hancy, 1894.

⁹⁰ A.D.A.M, 4 O 66: testament public du 12 janvier 1888.

⁹¹ A.D.A.M, 4 O 62: testament olographe du 18 avril 1847.

LES ÉTAPES DE LA PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER ET DES MARINS MILITAIRES DANS LES AIRES PROVENÇALE ET NIÇOISE À L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE (DE LA FIN DE LA III^{EME} À LA IV^{EME} RÉPUBLIQUE)

Olivier VERNIER Université de Nice-Sophia Antipolis Laboratoire ERMES

À la mémoire du docteur Paul Bois, de l'Académie du Var, ancien président de la Fédération Historique de Provence¹

Le XXème siècle, siècle essentiel de construction du droit social français, voit à la fois, une permanence et une mutation de la protection sociale et sanitaire de ceux qui travaillent sur la mer, les « gens de mer »² qu'ils appartiennent aux corps des artisans-pêcheurs, de la Marine marchande ou de la Marine nationale, mais aussi aux professions induites. Certes, de Carry-le-Rouet, près de Marseille aux Roche rouges, à Menton, non loin de la frontière italienne, les effectifs sont inférieurs à ceux de l'Océan ou de la mer du Nord, ou même pour la pêche et les conserveries à ceux des rivages languedocien (Sète, Agde...) et roussillonnais (Collioure, Port-Vendres...). Néanmoins, la nomenclature des professions

¹ Nous tenons à dédier ces lignes à cet éminent historien naval, notamment des Messageries maritimes fondées à Marseille en 1851. On retiendra de lui, entre autres, dans la collection « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille 19ème 20ème siècle », *Le grand siècle des messageries maritimes*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, 3° ed, 1998, 413 p.; *La transat et Marseille*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, 1996, 470 p.). Le docteur Bois, médecin chef du service de santé des armées (ER), chevalier de la Légion d'honneur, s'intéressait également à l'histoire de son corps (la santé navale), mais aussi à celle de la santé maritime, il avait accepté, avec sa compétence reconnue et sa gentillesse naturelle, le principe de participer à ce numéro spécial de notre *Bulletin*, mais sa disparition le 22 mai 2012 l'en a hélas empêché. Il restera dans le souvenir des historiens provençaux.

² Les juristes retiennent communément ce terme : depuis Charles Le Cour Grandmaison, Condition des gens de mer, en droit romain et en droit français, Thèse, droit, Rennes, Nantes, Forest et Grimaud, 1870, 258 p.; Max Véro, Les Gens de mer en droit français, Thèse droit, Bordeaux, Bordeaux, Cadoret, 1907, 217 p. jusqu'à : René Rodière et Roger Jambu-Merlin, Traité général de droit maritime, 2, Les gens de mer, Paris, Dalloz, 1978, 318 pages. Les historiens et les ethnologues en font usage aussi, notamment dans les études à dimension régionale, quelque soit l'époque étudiée : Jacques Bernard, Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550), Paris, SEPVEN, 1968, 445, 929, 507 p.; Sylvie Benac, Mentalité et milien social des gens de mer du Cap Corse au début du XIX ème siècle, Thèse, histoire, Paris IV, 1979, 389 et 89 f.; Michel Mollat du Jourdin, La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique : IX ème -XVV ème siècle, Paris, Hachette, 1983, 261 p; Gilbert Buti, Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII ème s- début XIX ème siècle, Paris, EHESS, 2000, 803 f.; Jean Rieucau (dir.), Les gens de mer : Sète en Languedoc, Paris, L'Harmattan, 1990, 320 p.; Patrick Clarac, Gens de mer, gens de rivière en Gironde au XX ème siècle. Propos et documents, Paris, L'Harmattan, 2003, 288 p.; Marcel Foucou, Pêche et gens de mer dans la rade de Fréjus-Saint-Raphaël: des origines au début du XX ème siècle, Flayosc, Lau, 2004, 160 pages. Les littérateurs, du poète maudit breton Tristan Corbière (1891) au romancier prolétarien marseillais Édouard Peisson (1934), en font le synonyme des forçats de la mer chers à Victor Hugo.

telle qu'elle apparaît en 1901 dans la Statistique générale de la France³ est bien représentée sur les rives provençale et niçoise⁴.

Les métiers sont très différents en raison de la pénibilité du travail, de son lieu d'exécution, de sa technicité, de la durée de l'absence. Ceux-ci vont des gardiens de phare et des guetteurs de sémaphores (Porquerolles, Cap Camarat à Ramatuelle, Cap Dramont à Saint-Raphaël, la Garoupe au cap d'Antibes, le cap Ferrat à Saint-Jean...) aux dockers engagés sur les établissements portuaires (Marseille, Nice) en passant par les mareyeurs (Marseille, Nice...), les pilotes et passeurs des ports marseillais (le « légendaire » ferry boat) ou niçois (lou passagin), les conchyliculteurs de moules (baie du Lazaret à Toulon) les conserveurs (Monaco), les professionnels des chantiers navals civils (La Ciotat, La Seyne, Cannes, Villefranche-sur-Mer...) et des arsenaux et chantiers des constructions navales militaires (Toulon, Saint-Tropez) ou encore, les métiers devenus « rares » (ouvriers des vieux marais salins hyérois, sauniers de Salin-de-Giraud, sur la commune d'Arles, cordiers à Villefranche, selliers marins à Beaulieu-sur-Mer ou peseurs-jurés de commerce marseillais). Jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, le cadre de protection reste quasiment inchangé et pour certains, la matrice colbertienne demeure.

Tous vivent directement de la mer ou des activités induites, mais ils connaissent pendant la seconde moitié du siècle, une mutation de leurs métiers liée à la remarquable évolution technologique (de la mécanisation de la pêche industrielle à l'informatisation des équipements), mais aussi, à la progressive concurrence internationale des moyens de transport et des pavillons, ou à la raréfaction des ressources halieutiques (en raison du développement de la plaisance et des dangers écologiques de la pollution), ou encore à la suppression de la conscription et à la professionnalisation des armées.

Dans le domaine de la protection sociale, mais aussi sanitaire, car le concept de la santé au travail est précurseur dans ces métiers⁵, la réforme majeure est naturellement l'insertion progressive de ces professions dans la législation de la Sécurité sociale mise en place à la Libération⁶.

Il est possible de distinguer les gens de mer, en tentant de privilégier l'aire géographique d'étude - bien que l'on ait coutume de considérer, à l'instar des géographes Raoul Blanchard ou Paul Castela, que Marseille ou le pays de Nice « tournent le dos à la mer » -, des militaires, pour tenter d'appréhender les prémices de la situation contemporaine qui a subi une harmonisation inéluctable avec le régime général de sécurité sociale, et pour le droit du travail maritime, une internationalisation irréversible et une quasi-disparition du droit national.

³ Annuaire statistique. Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes, Office du travail, Statistique générale de la France, vingt unième volume, 1901, Paris, Imprimerie nationale, 1902, p.246; p.358-359; les statistiques des naufrages figurent p.356.

⁴ Annuaire statistique, op.cit., p. 359. Au 10 octobre 1900, la population maritime (en activité ou hors de service) du quartier de Marseille s'élève à 10 747, celle de Toulon à 4 758 et celle de Nice à 1 097. En 1952, le personnel pratiquant la pêche maritime pour l'ensemble de la Méditerranée comprend 7 037 membres : Annuaire statistique de la France 1953, Paris, Imprimerie Nationale, 1953, p.75.

⁵ Voir pour le service de santé navale : Pierre Pluchon (dir.), *Histoire des médecins et pharmaciens de marine et des colonies*, Toulouse, Privat, 1985, 430 p.

⁶ On se reportera à la synthèse de référence rédigée par Bruno Vallat tirée de sa thèse, *Histoire de la sécurité sociale (1945 1967) : l'État, l'institution et la santé*, Paris, Economica, 2001, 544 p.

⁷ Les mutations ont été présentées par Wahib El Esper, *Le statut du marin : étude comparative franco-libanaise*, Thèse, droit, Nantes, 1989, 406 f.

Les gens de mer: l'Établissement national des invalides de la Marine (ENIM)

Les marins-pêcheurs et les marins de la Marine marchande qui, au titre des « professions à risque », avaient été bénéficiaires d'une protection étatique édifiée par le système colbertien⁸ et conforté à la fin du XIXème siècle⁹, présenté dans les articles précédents, de façon vivante et concrète, sont un « monde à part »¹⁰ continuent malgré les changements de régime et les mutations économiques de la pêche, à être protégés après le premier conflit mondial avec ses importants bouleversements sur l'organisation économique et sur le droit social¹¹. Certes, les différentes formes du paternalisme des armateurs marseillais¹², les dynasties¹³ des Fraissinet, Fabre, Pastré, Paquet, Bergasse et autres Roux et Desbief, demeurent, mais en l'état actuel, les sources privées manquent pour pouvoir les analyser de façon satisfaisante et surtout novatrice¹⁴. Ces formes de paternalisme dans les ports et quartiers maritimes des trois départements côtiers sont traditionnelles, mais aussi nouvelles. Elles devront toutefois, dans l'entre-deux-guerres « répondre » aux revendications des syndicats maritimes montés en puissance et anticiper parfois des mouvements sociaux.

Ces formes de bienfaisance vont des orphelinats maritimes (Cannes) aux allocations pour « charges de famille », des emplois réservés aux mutilés du travail et aux veuves, de la

⁸ Les linéaments en ont été finement dégagés par le professeur Philippe-Jean Hesse : « A la voile et à la rame », *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, Paris, 2006, n° 02, p. 14-62. Depuis une thèse documentée à partir des archives du Service historique de la défense, département Marine de Vincennes, Brest, Cherbourg, Lorient, Rochefort et Toulon a été consacrée à la question : Marie-Laure Goebbels, *Origines et fondements du droit social français dans la marine de guerre XVIIe-XIXe siècle*, Toulouse, droit, 2011, 389 f.

⁹ Les réformes du 21 avril 1898 et du 29 décembre 1905 instaurant une Caisse de prévoyance des marins français permettent la prise en charge des accidents du travail et les maladies d'origine professionnelle, et ce d'une manière supérieure à la situation des ouvriers terriens, l'État prenant à sa charge une part importante de la dépense, couvrant ainsi « l'acte de Dieu » — terme d'origine anglaise usité pour le risque maritime — ; par exemple, les petits patrons pêcheurs à Martigues, Bandol ou à Cannes sont exonérés du paiement de la part patronale.

¹⁰ D'une manière générale, ce particularisme et même cette « ségrégation » ont fait l'objet d'une thèse de droit novatrice liant l'évolution historique et le contexte sociologique, permettant de mieux appréhender ces phénomènes : Louis Mordrel, *Les institutions de la pêche maritime, histoire et évolution : Essai d'interprétation sociologique*, thèse, droit, Paris II, 1972, 851 f.

¹¹ Ainsi, un décret du 11 novembre 1914 ajourne les élections pour la nomination des prud'hommes pêcheurs du cinquième arrondissement maritime de Toulon. Durant le conflit armé, les marins en âge sont tous réquisitionnés. Ces bouleversements sont évoqués au plan national par le romancier Paul Chack : *Marins à la bataille : petits navires, grandes batailles, grandes luttes*, Paris, Ed. de France, 1938, 117 p. et par l'historien militaire Auguste Thomazi, *La Marine française dans la Grande guerre*, Paris, Payot, 1925, 247 p. Pour un exemple local : cf. O. Vernier, « Villefranche et la marine à l'époque contemporaine : du port de guerre à l'escale mondaine, 1814-1939 », *Nice Historique*, 1999, p.57-71. Certes, ce conflit concerne en premier lieu la Méditerranée orientale, mais il faut aussi songer à des événements survenus en Méditerranée occidentale, tel dans la nuit du 15 au 16 août 1918 à 8 milles au large de Calvi, le torpillage, par un sousmarin allemand, du cargo à vapeur *Le Balkan* de la Compagnie marseillaise Fraissinet affecté à la ligne régulière pour la Corse. La disparition est si rapide qu'aucun moyen de sauvetage ne put être mis en action. Sur 519 passagers (dont 300 permissionnaires et 32 hommes d'équipage), on dénombre 417 disparus et 102 survivants (dont 12 hommes d'équipage). Une plaque commémorative de cette catastrophe sera érigée à Calvi.

¹² Voir Paul Bois, *Armements marseillais : compagnies de navigation et navires à vapeur : 1831-1988*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, 3^e éd., 2003, 447 p.

¹³ De nombreux travaux leur ont été consacrés : parmi les derniers : Marcel Coudurié et Guy Durand (dir.), Entrepreneurs d'empires, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, 1998, 538 p. ; Laurence Américi et Xavier Daumalin, Les dynasties marseillaises de la Révolution à nos jours, Paris, Perrin, 2010, 515 p.

Certaines de leurs archives privées ont été analysées par Roland Caty et Éliane Richard dans leur ouvrage pionnier : Armateurs marseillais au XIX[®] siècle, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie, 1986, 339 p.

construction d'habitations ouvrières (les originales sagnes de l'usine Solvay à Salins-de-Giraud), de l'octroi de bourses d'études, du soutien à l'admission des orphelins et des pupilles de la Marine dans les écoles de mousse et autres écoles techniques professionnelles, de l'intervention pour l'octroi de décorations publiques (médaille d'honneur des marins du commerce et de la pêche, Mérite maritime) et privées (médailles des sociétés des sauvetages), de la fondation de sociétés de secours mutuels des inscrits et marins à La Ciotat, Toulon, Beaulieu ou Menton, du don de bannières et de statues de procession des vierges protectrices de Notre-Dame-de-Bon-Port, de Notre-Dame-de-Bon-Secours ou de Saint-Pierre, du patronage des fêtes nautiques et autres joutes à Sanary, Saint-Raphaël ou Ville-franche, jusqu'à la fondation de la Maison du marin à Marseille et à l'Hôpital du marin dans la même ville : Desbief, qui sera évoqué plus loin.

Elles ont enfin la caractéristique de venir en aide également aux gens de mer d'origine étrangère, illustrant dans le Sud-Est, à compter du XIXème siècle, les phénomènes migratoires¹⁵, principalement depuis les côtes ligure, calabraise, sicilienne, sarde, catalane ou maltaise, mais aussi à la main d'œuvre venue de l'intérieur des terres piémontaises ou toscanes.

Les réformes de la fin de la Troisième République

À l'issue de la Grande Guerre et à la veille de la Seconde, la Troisième République réforme le droit social des gens de mer pour d'aucuns encore perfectible ¹⁶. Elle le fait par étapes correspondant à la modernisation en particulier des conditions de travail¹⁷. Une étape importante est la codification en 1926 du travail maritime¹⁸. Deux objectifs sont assignés aux rédacteurs : le premier est national : la réunion de tous les textes depuis le XVI^e siècle, et le second international : l'adoption de la recommandation de la conférence de Gênes de juin 1920 « pour établir un statut international des marins ». Formellement, en 1930 par la loi du 1^{er} janvier et son décret d'application est créé l'Établissement national des invalides de la Marine (ENIM) qui a l'originalité à la différence des « Invalides terrestres » à Paris de ne pas être un établissement de soins et d'hébergement, mais une structure juri-

¹⁵ Sur ceux-ci, l'étude d'Anne-Marie Faidutti-Rudolph, demeure fondamentale : *L'immigration italienne dans le sud-est de la France*, Gap, Ophrys, 1964, 399 p.

¹⁶ Malgré la loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse de prévoyance des marins français 1905, au Vème Congrès national des pêches maritimes aux Sables-d'Olonne en 1909, la question plus générale des assurances sociales sur le modèle allemand est débattue et un rapport est publié par le directeur de la compagnie d'assurances La Concorde, spécialiste français de la question : D. Deléarde, Les Assurances sociales et les gens de mer, Paris, Hôtel des Sociétés savantes, 1909, 40 p. Cette « peine des hommes » sur la mer a été le sujet d'un des premiers ouvrages de l'écrivain Pierre Hamp, pseudonyme du niçois Henri Bourrillon qui fut, entre autres, inspecteur du travail. Il publie en 1908, dans Les Cahiers de la Quinzaine, son premier volume : Marée fraîche consacrée au travail sur les chalutiers.

¹⁷ On peut notamment citer pour l'histoire du droit du travail maritime la loi du 2 août 1919 fixant à huit heures par jour la durée du travail effectif des personnes employés sur un navire affecté à la navigation maritime (JORF, 6 août 1919, p. 8218), la loi du 20 juin 1936 instituant un congé payé annuel dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture (JORF, 26 juin 1936 p. 6698), la loi du 24 juin 1936 modifiant et complétant le chapitre IV bis du titre II du livre I^{er} du Code du travail : « De la Convention collective du travail » (JORF, 26 juin 1936 p. 6698), le décret du 14 octobre 1936 organisant des caisses de compensation dans les ports (JORF,15 oct. 1936, p. 10806), ou encore la loi du 31 décembre 1936 sur les procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs de travail (J.O.R.F. 1^{er} janvier 1937, p. 127).

¹⁸ Sur la question : O. Vernier, « Les étapes de la codification du travail maritime sous la Troisième République (1898-1938) », Alain Chatriot, Francis Hordern et Jeanne-Marie Tuffery-Andrieu (dir), La codification du travails sous la III^{ème} République, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, p.115-125.

dique d'assurances sociales des gens de mer. Néanmoins, « la dernière amarre avec les bâtiments de l'État fut brisée »¹⁹: pour les barèmes des pensions, plus aucune mention ne rappelle le service dans la Marine militaire. Son budget n'est plus, comme il l'était depuis la Restauration, soumis au vote des Chambres, il est arrêté par le ministre des Finances. La subvention de l'État inscrite au budget de la Marine marchande ne sera jamais inférieure à 50 % des dépenses de l'ENIM et de plus en plus déficitaire en raison du déséquilibre démographique de professions qui déclinent inexorablement.

Les réformes sociales du Front populaire ne méconnaissent pas les gens de mer : elles instaurent les délégués ouvriers, la semaine de 40 heures de travail et les congés payés annuels. Mais c'est la marine marchande qui bénéficie seule de ces réformes, les pêcheurs demeurent en marge, pour eux, l'activité est considérée (et le sera longtemps) comme artisanale, voire familiale.

En fait, une importante concrétisation de l'évolution normative s'accomplit par un texte très technique qui n'a pas à être soumis à la procédure des débats parlementaires, mais s'inscrit dans le cadre de la délégation donnée au Gouvernement par la loi du 13 avril 1938 « tendant au redressement financier » : le décret-loi du 17 juin 1938 « relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurances des marins »²⁰.

Malgré l'adoption des assurances sociales²¹ (initiées notamment par un homme politique niçois le docteur Édouard Grinda) et leur influence sur le monde maritime salarié²², la situation des gens de mer souffre d'une grande disparité. On le constate puisque le marin accidenté ou blessé est confronté à quatre situations hétérogènes : le paiement de ses salaires et les soins aux frais de l'armateur (articles 79 à 86 du Code du travail maritime) ; le paiement de ses salaires et le remboursement de ses frais médicaux par l'administration de la marine marchande en cas de versement du forfait par l'armateur; le paiement du demisalaire à l'issue des quatre premiers mois par la Caisse de prévoyance en cas d'accident ou de maladie d'origine professionnelle ; l'indemnisation (demi-salaire et soins) par la caisse des assurances sociales en cas de survenance d'accident ou de déclaration de maladie en dehors de la navigation. Ce système inégalitaire du délaissement forfaitaire a pour conséquence que l'État agit « comme une compagnie d'assurances qui ne prendrait que les mauvais risques, puisque tout naturellement, la tendance de l'armateur est de se charger directement des soins lorsqu'il estime que la maladie sera de courte durée et peu onéreuse et de demander le bénéfice du forfait en cas contraire ».

Dans le rapport présenté à Albert Lebrun, par le président du conseil, ministre de la Défense nationale et de la Guerre Édouard Daladier, le ministre de la Marine marchande Louis de Chappedelaine, député des Côtes-du-Nord et le ministre des Finances, Paul Mar-

²¹ Sur celles-ci : Michel Dreyfus (dir.), Se protéger, être protégé : une histoire des assurances sociales en France, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, 347 p.

¹⁹ Cf. Florian Cordon, Les Invalides de la Marine. Une institution sociale de Louis XIV à nos jours, Paris, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1950, p. 215. L'ouvrage rédigé par le trésorier des Invalides de la Marine est très riche, mais n'est appuyé sur aucune source mentionnée provenant vraisemblablement des archives de l'institution. ²⁰ JORF, 29 juin 1938, p.7500.

²² Déjà des décrets des 30 juin 1931 et 18 décembre 1933 avaient prévu une coordination du régime d'assurance des marins français et du régime général des assurances sociales avec la création d'une caisse de répartition pour le service des assurances sociales des marins.

chandeau, un double constant s'impose : le manque d'unité de la législation est flagrant et les prestataires « peuvent dans certains cas, se trouver abandonnés à eux-mêmes, sans aucune assistance ». La réforme présente selon le gouvernement un double intérêt : social « puisque la centralisation dans un seul service, de l'assurance accident, maladie, invalidité permettra à ce service de lutter beaucoup plus efficacement que ne le permet le régime actuel contre certains fléaux, tels que la tuberculose qui sévit si gravement dans nos populations maritimes, et de ne jamais laisser sans soins un marin malade » et financier, car à l'instar de mesures diverses énoncées par d'autres décrets-lois pris le même jour, « elle contribuera à la stabilité des dépenses budgétaires de l'État », éternelle préoccupation des gouvernements.

Formellement, les deux caisses préexistantes sont fusionnées : la Caisse de prévoyance et la Caisse de répartition. En fait, au moyen de huit titres modifiés en décembre, la protection sociale des gens de mer se renforce puisque le cumul des pensions de vieillesse et d'invalidité pour accidents professionnels sera étendu aux bénéficiaires du décretloi du 17 juin précédent et sera donc rétroactif²³. La mesure bénéficie à nombre d'anciens marins et pêcheurs marseillais, martégaux, toulonnais ou antibois. Il faudra cependant attendre une ordonnance de 1945 pour que les veuves et les orphelins des marins du commerce bénéficient du droit aux pensions d'invalidité accordées par la loi Lugol en 1919²⁴.

L'institution du Grand siècle demeure quasiment inchangée dans son appellation officielle, mais l'Établissement National des Invalides de la Marine devient en fait un régime spécial d'assurances sociales, parallèlement à la « délimitation nette des obligations directes de l'armateur » en cas d'accident et de maladie, conformément aux dispositions du Code du travail maritime. Ainsi le texte de 1938 supprime la faculté pour l'armateur de se libérer de son obligation de soins « en versant une somme forfaitaire à l'autorité maritime » lorsque le marin accidenté ou blessé est débarqué en France. La Caisse générale de prévoyance des marins français contre les risques d'accident, de maladie et d'invalidité (CGP) ne devient qu'un « service » de l'E.N.I.M. Elle « garantit également les familles des marins en cas de maladie et de maternité ».

Par ces textes, l'ENIM voit son régime financier conforté²⁵. On observe une concentration de ses pouvoirs antérieurs à travers la compétence en matière de prestations sociales, tout en demeurant autonome et même l'article 70 lui reconnaît une compétence de principe dans le domaine de la protection sociale : « Il peut être appelé, par décret, à prêter son concours pour l'exécution de services relevant des départements de la marine marchande et de la marine militaire, ou intéressant les entreprises et populations maritimes. » Ce droit national construit au Grand siècle subsiste à la veille du conflit et le particularisme de ce qui deviendra moins de dix années plus tard, un « régime spécial » de sécurité sociale demeure avec notamment le « privilège » des « salaires forfaitaires » : les cotisations ne sont pas prélevées sur les salaires versés, mais sur des salaires forfaitaires calculés selon une no-

²³ Décret relatif au cumul des pensions de vieillesse et des pensions d'invalidité pour accident professionnel : extension aux marins déjà pensionnés du décret-loi du 17-06-1938 relatif au régime d'assurance des marins, JORF, 22 décembre

²⁴ Ordonnance n° 45-2032 du 31 août 1945, JORF, 7 septembre 1945, p. 5588-5589.

²⁵ Son compte général de gestion est présenté chaque année, à la Cour des Comptes par son Trésorier général, pécuniairement responsable.

L'instrumentalisation par le régime de Vichy

Avec la Seconde Guerre mondiale et la fin du régime républicain, une nouvelle étape se matérialise. Sous le régime de Vichy qui réunit dans le gouvernement ou dans l'administration terrestre et dans l'administration coloniale, nombre d'amiraux de François Darlan²⁶ à Charles Platon²⁷, la mer devient primordiale. La condition physique des marins doit être protégée : aussi, l'Amiral de la flotte Darlan, dauphin du chef de l'État, attentif naturellement à ces questions, crée sur proposition du contre-amiral Gabriel Auphan (futur secrétaire d'État à la Marine), alors sous-chef d'état-major des forces maritimes françaises en décembre 1940, le bureau de l'hygiène de la marine marchande qui gère le service de Santé, corps de médecins militaires chargés de pratiquer les visites d'aptitude et le contrôle médical des gens de mer. Cette organisation ayant donné toute satisfaction, tant aux marins qu'aux armateurs, elle sera conservée, notamment pour des raisons économiques, après la chute du gouvernement de Vichy sous le nom de « service de santé des gens de mer »²⁸.

En effet, la mer procure, l'une des principales ressources alimentaires. Alors que « la viande est devenue introuvable » et que « les meilleures bêtes sont destinées à l'Allemagne et à quelques Français privilégiés et fortunés », le poisson apparaît comme « une grande préoccupation du ravitaillement »²⁹. Et si la France « arrivait en 1938 au quatrième rang des pays producteurs européens de poisson, après l'Angleterre, la Norvège et l'Allemagne »30, cette production est dorénavant lourdement touchée par la crise. Les pêches maritimes deviennent donc un secteur stratégique que le régime de Vichy s'empresse de réorganiser pour répondre aux besoins alimentaires de la population. Il le fait sur tous les littoraux dont celui de Provence, en « zone libre » jusqu'en novembre 1942. Cette réorganisation fondamentale passe par la réunion administrative sous le ministère de la Marine des anciens départements de la Marine militaire, de la Marine marchande et des Pêches maritimes, et surtout par l'instauration d'une Corporation des pêches maritimes qui, créée par la loi du 13 mars 1941³¹ abrogeant le décret-loi de 1938, aura l'originalité de ne fonctionner de manière effective qu'en Méditerranée³². Toutes ces institutions sont empreintes de la pensée et de l'action d'un dominicain, le père Louis-Joseph Lebret, chantre d'un catholicisme social maritime³³. Il avait contribué sur tous les littoraux et en particulier à Marseille lors de ses déplacements, au développement de la Fédération française des syndicats professionnels de marins (F.F.S.P.M.) regroupant des syndicats mixtes formés à la fois d'armateurs, de patrons-pêcheurs et de marins-pêcheurs, en concurrence ouverte avec la C.G.T.

²⁶ Jacques Moreau, Les derniers jours de Darlan, Paris, Pygmalion, 1985, 291 p.

²⁷ Jean-Marc Van Hille, Le vice-amiral Platon (1886-1944), les risques d'un mauvais choix, Éstadens, PyréGraph, 2003, 298 p.

²⁸ Peu de travaux y ont été consacrés ; on peut citer : Jean-Jacques Gonin, Le service de santé des gens de mer. Étude de l'évolution médico-sociale de la marine marchande, Thèse, médecine, Paris, 1951, 52 f. et Mohamed Zriouil, Le sort du marin malade ou blessé, Thèse, droit privé, Université de Nantes, 1994, 455 f.

²⁹ Jean-Christophe Fichou, Les pêcheurs Bretons durant la Seconde guerre mondiale, Rennes, Presses universitaires de Rennes,

³⁰ Paul Colin, « L'organisation corporative des pêches maritimes », *Droit social*, n° 2, 1941, p. 41.

³¹ *JOEF*, du 13 mars 1941, p. 1370.

³² Sur la question, voir Delphine Rauch, à qui nous empruntons nombre de recherches : « Les prud'homies de pêche sous Vichy », à paraître dans Provence Historique en 2014.

³³ Paul Houée, *Un éveilleur d'humanité : Louis-Joseph Lebret*, Paris, Éditions de l'Atelier, 1997, 219 p.

Ce néo-corporatisme se matérialise dans un modèle de solidarité professionnelle : celui des prud'homies de pêche à la fois communauté de métier et juridiction exorbitante du droit commun qui ne fonctionnait, depuis la réforme du Second Empire, que sur le littoral méditerranéen. La doctrine prônée par le pouvoir, à l'instar du Père Lebret, est que « les ports, la mer doivent être considérés par les professionnels comme un bien universel, un bien commun, qu'il s'agit d'organiser pour le mettre au service de l'homme »34. Et de fait dans les ports soumis à l'Union des pêcheurs méditerranéens (U.P.M.) dont le siège est à Sète, premier port de la Méditerranée, l'entraide et la protection sociale s'organisent collectivement, ainsi pour nos aires de référence, de Marseille à Menton. Aussi, les pêcheurs mettent en place des coopératives, des sociétés de secours mutuels et permettent la possession collective d'engins de pêche. Les patrons pêcheurs font place à leur bord aux marins qui n'ont pas trouvé d'embarquement afin que ceux-ci ne connaissent pas le chômage. Les veuves et les orphelins de pêcheurs peuvent confier les engins de pêche du disparu à des collègues afin de bénéficier des résultats de l'exploitation grâce aux parts de pêche attribuées aux engins. En ce qu'ils sont soumis au système de la rémunération à la part35, les pêcheurs partagent les risques de la pêche avec leurs armateur et équipage, et forment ainsi une « solidarité d'intérêts idéale ».

Le milieu familial, cher au régime³⁶, est naturellement l'objet de mesures spécifiques et symboliques : amélioration du régime des primes d'allaitement servies par la Caisse générale de prévoyance des marins³⁷. Pour les allocations familiales dans des milieux professionnels méridionaux où les familles nombreuses sont fréquentes, le 12 décembre 1940 sous les auspices de l'ENIM, est fondée la Caisse nationale de compensation des travailleurs indépendants de la navigation maritime, prélude de la Caisse d'allocations familiales³⁸.

La prise en charge par les assurances sociales des accidents du travail est étendue en 1942 aux élèves des écoles nationales de la marine marchande et des écoles d'apprentissage

A 1 - :

³⁴ Alain Le Doaré, « Sur la mer comme au ciel... Aperçu de l'histoire de la Mission de la Mer », *Zainak*, 21, 2002, p.484. ³⁵ Paul Colin, *ibid.*, p. 44.

³⁶ Voir Christophe Capuano, *Vichy et la famille : réalités et faux-semblants d'une politique publique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, 354 p.

³⁷ Décret du 27 septembre 1941, *JOEF*, 30 septembre 1941, p. 4196.

³⁸ En 1947, sur initiative du ministre du Travail et de la Sécurité sociale le communiste Ambroise Croizat, elle devient la Caisse nationale d'allocations familiales de la pêche maritime instituée par le décret n° 47-528 du 24 mars, JORF, 25 mars 1947, p. 2798. Son conseil de 24 membres est composé de moitié des représentants des travailleurs indépendants, de deux sixièmes des représentants des pêcheurs salariés et pour un sixième des représentants des employeurs. Par décret du 13 décembre 1949, la représentativité du personnel est concrétisée par l'octroi d'un siège à un délégué du personnel: JORF, 14 décembre 1949, p. 12024. Quant aux marins du commerce, le décret n° 47-1137 institue une caisse d'allocations familiales spécifiques fonctionnant sur le même modèle : JORF, 18 juillet 1948, p. 7047 avec une représentation d'un tiers des douze membres pour les employeurs et des de deux tiers pour les salariés. En 1953, année capitale de la réforme de l'ENIM, la loi n° 53-1953, en son article unique, tient compte du développement du syndicalisme maritime. Elle précise en effet les conditions d'éligibilité « en qualité de représentants du personnel officier ou marin (salarié ou rémunéré à la part), des officiers, marins, ainsi que des membres des organisations syndicales des personnels navigants, en qualité de représentants des employeurs, les armateurs, les membres du personnel de direction des entreprises de navigation ou de pêche maritime et des organisations professionnelles syndicales d'armateurs. Sur le syndicalisme, voir Ronan Viaud, Le syndicalisme maritime français: les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950), Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002, 276 p. L'extension du corps électoral des collèges « salariés » et « travailleurs indépendants » avec un scrutin de liste à bord des navires, au siège de la commission administrative ou par correspondance, s'opère sous le gouvernement de Guy Mollet à l'été 1956 : sont en effet électeurs « les allocataires de l'un ou l'autre sexe, de nationalité française ou étrangère, qui figurent sur les contrôles de la caisse » : décret n° 56-822 du 6 août 1956, JORF, 17 août 1956, p.7860-7861. Pour la Méditerranée, l'antenne sera installée à Sète et deviendra le Caisse maritime d'allocations familiales dont le siège national est situé à La Rochelle.

maritime³⁹ témoignant de la place de la jeunesse dans l'idéologie de la Révolution nationale⁴⁰.

Quant au droit des pensions, le système antérieur amendé par la République en 1938 demeure avec quelques progrès réels mis en place par des lois, comme celles du 11 avril 1941 améliorant le régime des pensions sur la Caisse générale de prévoyance des marins⁴¹ en distinguant entre « gains effectifs » (pour l'armement au long cours et aux grandes pêches) et « salaires forfaitaires » ou du 4 octobre 1941 instituant « un fonds de secours pour les marins et leurs familles victimes de faits de guerre » (bombardements des ports de Marseille et Toulon en 1940)⁴². Le « vieux marin », comme tout « vieux travailleur » (à qui l'on attribue l'AVTS depuis 1941), est célébré et magnifié. Mais l'instrumentalisation politique de ces professions, libres par nature (qui figurent même sur le nouveau billet de 20 frs émis le 17 décembre 1942⁴³) et aussi leur « folklorisation »⁴⁴ finiront par entraîner nombre de jeunes et d'anciens dans la Résistance contre l'occupant.

La Quatrième république : les prémices d'une évolution inéluctable

La légalité républicaine recouvrée, le pouvoir légitime doit dans son œuvre de reconstruction, appréhender la situation des « travailleurs de la mer » tout en tenant compte des évolutions. D'abord, « pour garantir les droits acquis », en 1945 une ordonnance⁴⁵ valide l'ensemble des actes de Vichy promulgués dans la matière depuis le 16 juin 1940. De même en 1946, le paiement d'avances des pensions par l'ENIM prévu depuis le texte de 1938 est facilité en raison des difficultés économiques et sociales rencontrées⁴⁶. En 1947, en raison de la reprise délicate du commerce maritime, l'admission en compte pour pension de retraite doit intégrer pour les marins des cadres subalternes le « temps d'attente d'embarquement »⁴⁷.

La matrice du décret-loi de 1938 demeure inaltérée, voire inaltérable, mais pour combien de temps ? Elle s'inscrit et s'inscrit trop en marge du nouveau régime de Sécurité sociale, de surcroît, c'est un des rares régimes spéciaux avec celui des militaires à être géré par l'Administration directement et non par les partenaires sociaux, régime reconnu par

³⁹ Arrêté du 27 avril 1942, *JOEF*, 29 avril 1942, p. 1635.

⁴⁰ Pierre Giolitto, *Histoire de la jeunesse sous Vichy*, Paris, Perrin, 1991, 698 p.

⁴¹ *J.O.E.F*, 1941, p.1910. Le texte admet l'identification totale quant à la pension, entre les inscrits maritimes et les agents du service général (assurant un service civil souvent d'hôtellerie à bord des bâtiments de la navigation commerciale sous l'ordre du commissaire principal).

⁴² *J.O.E.F*, 1941, p.4307.

⁴³ Reprenant la pratique des illustrations de billet exaltant les vertus du travail sous la Première Guerre mondiale, le régime de Vichy met en circulation un billet de 20 francs représentant un pêcheur. Peint par Lucien Jonas et gravé par Camille Beltrand et Clément le 12 février 1942, ce billet prend pour thème la Bretagne. Il représente au recto, une scène de pêche au filet avec un pêcheur en suroît qui tire un cordage, sur le fond du port de Concarneau. Le profil du visage d'Anne de Bretagne apparaît en filigrane. Ce billet est retiré de la circulation de novembre 1950. Cf. *Catalogue de l'exposition du Musée Carnavalet de 2000*, *L'art du billet. Billets de la Banque de France 1800-2000*, Paris, Banque de France, Paris-Musées, 2000.

⁴⁴ Voir en ce sens l'analyse des fêtes (dont pour nos régions les processions maritimes) de Christian Faure, *Le projet culturel de Vichy : folklore et Révolution nationale*, Lyon, P.U.L., 1989, 335 p.

⁴⁵ Ordonnance n° 45-2050 du 8 septembre 1945, *JORF*, 9 septembre 1945, p.5623 et 5625.

⁴⁶ Arrêté du 18 octobre 1946, *JORF*, 7 novembre 1946, p.9432.

⁴⁷ Arrêté du 23 avril 1947, JORF, 8 mai 1947, p.4298.

l'article 61 du décret du 8 juin 1946⁴⁸. D'ailleurs cette autonomie est réaffirmée de manière constante par la jurisprudence : le texte de 1938 ne saurait être complété par les dispositions du déjà dense Code de la sécurité sociale dont la première édition est promulguée sous la IVème République, par le décret 56-1279 du 10 décembre 1956⁴⁹. Même dans la matière emblématique des accidents du travail, toujours réglée par la loi de 1898, « le recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur n'est pas ouvert aux marins accidentés ou victimes d'une maladie professionnelle, dans le cadre de leur régime de sécurité sociale. »

Toujours par volonté d'harmonisation des législations sociales, la Quatrième république réforme ce droit spécifique. Le ministre du Travail socialiste Daniel Mayer le fait par décret n°47-1304 du 15 juillet 1947⁵⁰. Outre les mesures techniques, mais indispensables aux assurés sociaux (majoration de l'indemnité journalière, du montant de la rente en cas d'incapacité permanente, prise en charge des frais pharmaceutiques jusqu'à 80 %...), le texte accorde des réformes majeures : l'affiliation des marins étrangers sous réserve de réciprocité dans leurs pays vis-à-vis des marins français, l'élargissement des prestations de l'assurance de longue maladie en une période où les conditions sanitaires sont encore précaires et la connaissance du contentieux par les juridictions compétentes en matière de sécurité sociale⁵¹.

L'année 1948 s'ouvre par le plan Mayer d'assainissement financier et est marquée par des grèves mémorables et violentes, préludes à celles du milieu maritime marseillais des dockers en 1950⁵² transcrites avec force par le cinéaste Paul Carpita (*Le rendez-vous des quais*). Les deux caisses relevant de l'ENIM sont réformées par la loi du 22 septembre⁵³ à l'initiative du Brestois André Colin, ministre MRP de la Marine marchande. Le texte s'inspire de la loi votée deux jours avant sur le régime des pensions civiles et militaires des agents de l'État. Elle unifie pour la première fois les versements effectués par les marins et calcule leurs pensions d'après un salaire forfaitaire. Pour la Caisse de retraite des marins, les droit sont ouverts à l'âge de cinquante ans tant pour les Français que pour les étrangers sous pavillon français, après 25 ans de services, mais l'entrée en jouissance de la pension d'ancienneté est reportée à 55 ans si le marin continue à naviguer sauf pour la navigation côtière ou l'embarquement sur les bateaux armés à Saint-Pierre et Miquelon. Le marin infirme est dispensé de la condition d'âge. Les veuves voient leurs droits renforcés, elles re-

.

⁴⁸ Cf. Michel Pigenet (dir.), Retraites: une histoire des régimes spéciaux, Issy-les-Moulineaux, ESF, 2008, p.18.

⁴⁹ Code de la sécurité sociale, Paris, Imprimerie des Journaux officiels, 1956, 327 p.

⁵⁰ J.O.R.F. du 16 juillet 1947 p.6750-6752.

⁵¹ À ce propos on peut regretter que la dimension historique n'apparaisse nullement dans les rares études consacrées à la question : elles sont soit trop contemporaines : Claude Peignot, Le contentieux de la Sécurité sociale, Thèse, droit, Paris, 1949, 126 f.; Joseph Gentil, Le contentieux de la Sécurité sociale et de la Mutualité sociale agricole, Thèse, droit, Rennes, Rennes, Imprimerie des Nouvelles de Bretagne, 1956, 173 p.; soit de praticiens engagés comme Luc Bihl, par ailleurs promoteur du droit de la consommation : Le contentieux de la sécurité sociale et de la mutualité sociale agricole, Paris, Librairies techniques, 1971, 229 p.; soit des ouvrages à finalité procédurale : Michel Pierchon, Guide du contentieux de la sécurité sociale, Paris, Cedat, 1998, 356 p. La seule approche utile est celle d'une collègue privatiste de l'Université de Saint-Étienne : Isabelle Sayn (dir.), Naissance et évolution d'une juridiction : le contentieux de la sécurité sociale entre ordre judiciaire et ordre administratif. Rapport de recherche, Saint-Étienne, Centre de recherches critiques sur le droit, 2007, 137 p.

⁵² Voir Jean-Claude Lahaxe, *Les communistes à Marseille à l'époque de la guerre froide, 1949-1954*, Aix-en-Provence, Publications de l'université de Provence, 2006, 300 p.

⁵³ Loi n° 48-1469 du 22 septembre 1948, *JORF*, 23 septembre 1948, p. 9366-9369. Chacun versant 6 % du salaire forfaitaire afférent au groupe où il est intégré.

çoivent « à l'âge de 40 ans, une pension égale à 50 % de la pension et des bonifications sont leur mari était titulaire », si elles ont un ou plusieurs enfants issus du mariage, la condition d'âge n'a pas lieu. Pour favoriser la pêche, toujours essentielle à l'alimentation de ces temps de maintien des restrictions de consommation, les petits-patrons français sont exonérés de leur contribution patronale. Pour la seconde caisse, la Caisse générale de prévoyance des marins, ce sont les accidents du travail qui sont principalement concernés par l'article 18. L'extension est notable, car la législation avait peu évolué depuis la matrice de 1898 alors que les techniques, la mécanisation et la formation professionnelle s'étaient développées. Sont assimilés à l'accident professionnel maritime cinq situations : les accident survenus par le « fait ou à l'occasion d'un travail effectué à terre ou sur un navire pour le compte de l'armateur..., par le fait ou à l'occasion de son service..., au cours d'un stage de perfectionnement ou de spécialisation professionnelle ordonné par l'armateur..., pendant le trajet de la résidence de l'intéressé au lieu de l'embarquement ou du travail et vice versa..., au cours d'un stage de réadaptation fonctionnelle ou de rééducation professionnelle aux frais de l'ENIM... » Les accidents mortels sont mieux pris en charge par le montant de rentes viagères à la veuve, aux orphelins et aux ascendants⁵⁴.

L'évolution des techniques de navigation est également perceptible. On le constate en 1949 avec l'assimilation, toujours par la volonté d'André Colin, pour le droit des pensions, des officiers ayant servi jadis sur les navires à voiles (qui pouvaient croiser au large de Marseille, de Nice ou de Monaco), des pilotes et des marins des luxueux⁵⁵ bateaux de plaisance (qui étaient souvent recrutés dans les ports méditerranéens, Cannes, Antibes, Beaulieu ou Golfe-Juan et qui y étaient ancrés et participaient aux régates mondaines), aux « marins exerçant des fonctions semblables sur des navires de charge à propulsion mécanique. »⁵⁶ Quant à la spécialisation des métiers de la mer, elle apparaît au travers de la nomenclature⁵⁷ complexe, non moins de 20 catégories de marins, établie en 1952 par le républicain indépendant Antoine Pinay, président du conseil et ministre des Finances et des Affaires économiques et son ministre des Transports André Morice, député radical de Nantes (qui devra affronter une grève importante des gens de mer dans sa ville) à propos du salaire forfaitaire établi par voie réglementaire servant de base au calcul des cotisations des marins et armateurs au profit de l'ENIM. En effet, sont pris en compte, indépendamment du tonnage des navires et engins, les « navires fruitiers, les navires océanographiques, les navires câbliers, les remorqueurs affectés aux opérations de grand sauvetage, les dragues pour curer les ports. » Un classement spécial pour les cotisations reflète l'évolution. Cette égalité entre les régimes et en raison de revendications des allocataires à Marseille, La Ciotat ou Antibes, inspirera en 1957 la « parité de pensions entre les chefs mécaniciens et les commandants des bateaux de commerce»⁵⁸ . C'est - entre autres - grâce au commandant

⁵⁴ En 1952 sera instituée auprès de l'administration centrale une commission consultative des rentes à allouer par suite d'accidents de travail. Elle se prononce sur le droit à rente de la victime ou de ses ayants cause, sur le montant de ladite rente, sur l'attribution éventuelle d'allocation provisionnelle. La commission au titre de la procédure gracieuse connaît des réclamations formulées par les décisions de l'administration. Elle est composée de hauts fonctionnaires et de représentants du personnel : arrêté du 7 mai 1952, *JORF*, 16 mai 1952, p. 4933.

⁵⁵ On peut citer à propos du magnat américain de la presse, initiateur du yachting : André Cane, *James Gordon Bennett : hôte prestigieux et fantasque de la Côte d'Azur*, Saint-Paul-de-Vence, de Gourcez, 1981, 192 p. et Delphine Rauch, « Les promoteurs des régates dans les Alpes-Maritimes de la fin du XIXème au milieu du XXème siècle : entre mondanité et sport », *Actes du colloque de Nice*, Laboratoire Ermes, 12 p., à paraître en 2014.

⁵⁶ Arrêté du 26 avril 1949, JORF, 30 avril 1949, p.4303.

⁵⁷ Décret n°1952 52-540 du 7 mai 1952, JORF, 16 mai 1952, p.4929-4933.

⁵⁸ Décret du 13 août 1957, *JORF*, 14 août 1957, p.8043.

Jean-Yves Cousteau, directeur du Musée océanographique de Monaco, pionnier des campagnes océanographiques françaises à compter de 1949, que les « temps passés à terre par les officiers et marins concourant aux travaux des années géophysiques internationales »59 (notamment sur l'expansion des fonds océaniques) sont admis en compte pour la pension de retraite ; le héros de Pagnol, le fils de César, Marius eût pu y prétendre...

Mais la symbolique et ultime la réforme de la sécurité sociale des marins est celle portée par la nouvelle organisation administrative et financière de l'ENIM opérée le 30 septembre 1953 sous le gouvernement de Joseph Laniel républicain indépendant, le radical Edgar Faure ayant en charge les Finances et Affaires économiques, le maire de Rouen, l'armateur Jacques Chastellain républicain indépendant, les Transports et le secrétariat d'État à la marine est occupé par le bordelais Jules Ramarony, député CNIP de la Gironde, spécialiste de la marine marchande puisqu'il en a présidé entre 1948 et 1951 la commission au Palais Bourbon. Les armateurs et les syndicats dont ceux de Marseille sont intervenus, car l'ENIM toujours installée depuis 1931 3, place de Fontenoy n'est plus que gérée par des fonctionnaires même « si une commission consultative a assuré l'intérim du conseil supérieur ».60 Il faut revenir à la légalité puisque, singulièrement, le Conseil supérieur de l'institution suspendu en 1939 « n'a pu être reconstitué, la composition... ne correspondant plus à la situation présente, principalement en ce qui concerne la représentation du personnel navigant et des pensionnés... ».

Au-delà, une recréation réelle et une véritable codification⁶¹ sont opérées à partir des deux textes présentés supra : le décret-loi de 1938 concernant les accidents professionnels, la maladie et l'invalidité, la loi de 1948 relative aux pensions de retraite, des articles entiers sont repris intégralement auxquels s'ajoute le nouveau texte d'organisation générale organisé en deux titres. Le premier titre sur l'organisation précise la nature juridique : « un établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière ». Sa mission est clairement définie : couvrir les risques sociaux : « ... gérer, sous l'autorité directe du ministre de la Marine marchande, les services d'assurances des marins du commerce et des pêches maritimes, contre la vieillesse, le décès, les accidents, la maladie et l'invalidité ».

La « surveillance et la protection », termes connotés, empruntés à l'ancienne législation, incombe à un conseil supérieur composé de 34 membres nommés pour 4 ans (mais renouvelable) de manière quadripartite pour tenir compte de l'équilibre des partenaires sociaux et des allocataires. La composition s'inspire de celles des conseils d'administration des caisses de sécurité sociale. Douze membres incarnent les pouvoirs publics (Parlement, Conseil d'État, Cour des comptes, Administration maritime et ministères concernés). Les entreprises d'armement siègent au nombre de dix représentants « nommés par leurs comités, syndicats, ou fédérations » (sept pour l'armement au commerce, trois pour celui à la pêche). Pour l'armement au commerce, les représentants émanent du Comité central des armateurs de France (CCAF) fondé en 1903 et puissant à Marseille. Dix représentants des marins navigants sont désignés « par les organisations syndicales les plus représentatives ».

⁵⁹ Arrêté du 7 juin 1957, JORF, 15 juin 1957, p.6004.

⁶⁰ Décret n° 53-953 du 30 septembre 1953, *JORF* du 1er octobre 1953, p.8612-8613.

⁶¹ Sur celui-ci, une contribution synthétique et documentée : Philippe Allier, secrétaire général du Conseil supérieur de l'ENIM : Cinquantenaire du Conseil supérieur de l'ENIM : 1953-2003, Paris, ENIM, 2003, 73 p.

Les grandes centrales syndicales actives sur les ports méditerranéens siègent : CCFTC, CGT, CGT-FO et FFSPM (Fédération française des syndicats professionnels). Seulement deux membres représentent les pensionnés, les veuves, orphelins et ascendants des marins titulaires de pensions. Ces derniers sont désignés par le ministre « sur la proposition des groupements les plus représentatifs», en l'occurrence la Fédération nationale des associations de pensionnés de la Marine marchande.

Le premier président nommé par le ministre Ramarony est le député des Côtes-du-Nord, spécialiste des questions maritimes, Antoine Mazier, SFIO, il est assisté de façon constante par les vice-présidents, Guy Périer de Féral, conseiller d'État, spécialiste de droit maritime et d'arbitrage international (qui présidera en 1962 l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes) et Sabien Flori, conseiller référendaire à la Cour des comptes et par ailleurs, méditerranéen puisque corse et spécialiste d'histoire financière en qualité de docteur en droit avec une thèse soutenue en 1939 sur le Comité de trésorerie de 1791 sous la direction d'Achille Mestre. Il accédera à la présidence du Conseil supérieur en 1968. La pérennité des personnalités à la tête de l'ENIM est remarquable, ce qui peut contribuer à la cohésion et à la « résistance » du système. Notons qu'à la différence des caisses de sécurité sociale (médecin-conseil), la présence du contrôle médical n'est pas encore envisagée.

Comme dans le texte de 1938, l'ENIM reçoit une mission large évoquée à l'article 3 : examiner sur soumission du ministre toutes questions « qu'il juge utile, concernant l'organisation et le fonctionnement de l'établissement. » De son côté, le conseil « peut présenter au ministre toutes propositions relatives aux mêmes matières ». En fait il s'agit de gérer, avec les organes de direction (directeur, trésorier général, sous-directeur, contrôleur financier et autres hauts fonctionnaires) le régime spécial de sécurité sociale.

Le financement fait l'objet du titre II ; il a trois provenances : les cotisations des marins et les contributions patronales ; les revenus du fonds de réserve et les excédents de recettes ; le produit de toutes les ressources accordées par la loi. En fait, comme nous l'avons dit, c'est la contribution de l'État qui est décisive. L'établissement comprend trois caisses : la Caisse de retraite des marins, pour verser les pensions par l'intermédiaire des trésoriers des invalides, la Caisse générale de prévoyance des marins français contre les risques d'accident, de maladie et d'invalidité et la Caisse des gens de mer⁶²

Enfin, l'action sanitaire et sociale⁶³ mentionnée dans le texte incombe à l'ENIM comme à tout organisme de sécurité sociale. À l'issue des réunions en 1954 et 1955, trois domaines sont déterminés : la prévention des accidents du travail (en retard par apport aux autres régimes) l'action sanitaire et l'action sociale. « L'action sanitaire comporte une participation à l'équipement hospitalier sur les côtes françaises [on songe ici à Marseille ou à Toulon], la lutte contre la tuberculose, fléau dirimant⁶⁴, les maladies mentales et

⁶² Fondée en 1782, la Caisse gère les salaires des marins en mer, « elle opère comme représentant légal des absents et constitue un service de trésorerie destiné à retracer, d'une part l'encaissement des fonds qui leur appartiennent et d'autre part, la remise de ces fonds aux marins à leur retour, ou l'emploi qui en a été fait. » F. Cordon, op.cit., p.202. Le paternalisme dans sa gestion permettait ainsi aux parents dans la misère d'un marin antibois ou seynois d'être promptement secourus.

⁶³ P. Allier, op. cit. p. 51.

⁶⁴ En 1953, le pourcentage de nouveaux cas de tuberculose chez les marins est encore de 259 pour 100.000 contre 140 pour l'ensemble de la population, P. Allier, *op.cit.* p.53.

l'alcoolisme, la rééducation fonctionnelle et la réadaptation, les maladies vénériennes, la protection maternelle et infantile. » L'action sociale aborde en liaison avec les caisses d'allocations familiales, « des prestations supplémentaires, des secours, des prêts personnels [auprès du Crédit maritime⁶⁵, banque coopérative fondée en 1906 et réformée en 1913, destinée à l'artisanat des professions de la mer], des aides aux logements et aux colonies de vacances ».

Si l'harmonisation finale pour la Quatrième république intervient sous la présidence d'Edgar Faure le 28 janvier 19566, les marins provençaux et bretons en sont redevables, si l'on ose dire, au dernier titulaire du poste de ministre de la Marine marchande dans un gouvernement français, Paul Antier, CNIP, par ailleurs spécialiste du droit social agrarien. Il venait de faire adopter la réforme de la Compagnie générale Transatlantique par une convention avec l'État et l'exercice de la profession de marin. La Caisse générale de prévoyance des marins ne saurait maintenir des dispositions dérogatoires au droit commun que prévoyait le décret-loi de 1938 et conservées ultérieurement. Plus de 20 articles antérieurs sont modifiés, remplacés, abrogés ou même rétablis par 41 autres articles. La Caisse « prend en charge et selon le tarif et dans les conditions prévues pour les accidents du travail à terre, les frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et accessoires », l'appareillage, les frais de transport à l'établissement hospitalier et le cas échéant, les frais d'inhumation. En cette période où la réadaptation fonctionnelle et la rééducation professionnelle et le reclassement de la victime prévalent⁶⁷, les frais inhérents sont pris en charge. Le système du tiers-payant s'applique avec libre-choix du médecin et du pharmacien. Les indemnités journalières en cas d'incapacité de travail sont alignées sur celles du régime général (2/3 du salaire, sauf en cas de faute intentionnelle); ces indemnités journalières sont cessibles et saisissables dans les limites fixées par l'article 61 du Code du travail (et non du travail maritime). Les rechutes ou l'aggravation de la lésion sont désormais prises en compte (article 8). L'indemnisation des frais d'hospitalisation et de traitement dans des établissements privés ne peut désormais intervenir que « si ces établissements sont autorisés à dispenser des soins à des assurés sociaux » dans les conditions de l'ordonnance du 19 octobre 1945. Le délai de carence avant le versement de l'indemnité journalière est dorénavant de 4 jours (art. 22). Autre innovation, le non-cumul de principe sauf exception entre l'indemnité journalière et une pension de retraite (art. 21). On constate que perdure dans ces milieux maritimes le fléau dénoncé en 1938 : la tuberculose⁶⁸ puisque pour les contrôles qui subordonnent le service des prestations, si « l'assuré est atteint d'une affection tuberculeuse, l'expert est obligatoirement un médecin physiologue » (article 26). L'assurance-maternité ne comprend plus les primes spécifiques d'allaitement et s'aligne sur celle du régime général. Conformément au droit commun, l'ENIM est subrogé à la victime de l'accident imputable à un tiers dans les actions en remboursement des dépenses occasionnées (art. 39). De rares spécifici-

⁶⁵ Pour son recours par les marins-pêcheurs, voir L. Mordrel, *op.cit.*, p.110 sq. Des agences sont implantées pour la Provence à Marseille et à Martigues. C'est plutôt l'importance du crédit tiré du navire pour les armateurs marseillais qui fait l'objet d'un rapport de Jean Fraissinet, *Chambre de commerce de Marseille. Crédit maritime, 23 décembre 1930*, Marseille, Imprimerie du sémaphore, 1931, 7 p. Spécialiste du droit des sûretés, le civiliste montpelliérain Émile Becqué publie *Les récentes réformes en matière de crédit réel maritime*, Sète, 1955, Éditions de l'Informateur maritime, 40 p.

⁶⁶ Décret n° 56-162 du 28 janvier 1956, JORF, 31 janvier 1956, p. 1292-1297.

⁶⁷ Voir Jean-François Montès, 1915-1939, (re)travailler ou le retour du mutilé: une histoire de l'entre-deux guerres, Nantes, ANRTP, 1991, 440 p.

⁶⁸ Dominique Dessertine, Combattre la tuberculose: 1900-1940, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1988, 244 p.

tés liées aux conditions d'exercice du métier demeurent toutefois comme le remboursement des frais au marin débarqué pour cause de maladie (article 15).

Une des dernières mesures sociales en faveur des marins est technique, mais significative. Elle prise par le Sous-secrétaire d'État à la Marine marchande dans le gouvernement de Guy Mollet, SFIO, le député de Madagascar UDSR Roger Duveau : elle supprime de façon notoire pour les marins et leurs ayants droit « la participation réglementaire à certains frais médicaux, pharmaceutiques, d'hospitalisation et de cure »69. Cette participation était jusqu'alors de 20 %. Quant aux nombreux frais considérés comme « particulièrement onéreux » en ces temps de perfectionnement des thérapies : actes d'électroradiologie, de röntgenthérapie, de radiothérapie et de curiethérapie, d'isotopes radioactifs, frais de couveuse des enfants prématurés, fournitures de sang, de plasma et de lait humains et de leurs dérivés, appareillage et prothèses..., la participation de l'assuré est supprimée. Elle l'est également pour la « maladie reconnue, après avis du contrôle médical, comme affection de longue durée... » Au-delà de la nomenclature chère au droit technique⁷⁰ de la sécurité sociale, on peut y voir avec la suppression du ticket modérateur la « bonification » de la protection sociale d'une profession en récession voir en déclin... Le droit protège un secteur professionnel qui connaîtra une inexorable mutation tout en reconnaissant la spécificité affirmée en 1673. En 1961 le juriste privatiste Roger Jambu-Merlin, spécialiste de droit maritime et de droit de la sécurité sociale peut encore affirmer : « Le marin d'aujourd'hui est un ingénieur, un contremaître, un ouvrier qualifié. C'est vrai, mais il est vrai aussi qu'il existera toujours entre lui et le travailleur terrestre une différence fondamentale qui est la lutte contre les éléments naturels ». 71

Il ne saurait être des propos d'un Comité à vocation historique, ni de notre compétence, d'évoquer les dernières évolutions du droit social maritime positif, la doctrine contemporaine le fait savamment à Nantes et au Havre 72; elle insiste sur ces mutations73 qui intègrent le droit social communautaire - devenu européen - avec l'affirmation des principes de liberté de circulation des travailleurs et du traitement égalitaire des ressortissants communautaires, et le droit international concrétisé par l'adoption en 2006 et 2007 de deux nouvelles conventions internationales de travail maritime, s'appliquant à la marine marchande et à la pêche. L'autonomie historique du droit social français avait vécu, mais uni-

..

⁶⁹ Arrêté du 2 mars 1956, *JORF*, 11 mars 1956, p. 2462.

⁷⁰ Malgré cette technicité, peu de guides et de mémento sont rédigés pour les usagers allocataires, hormis à partir de 1975, celui écrit par un officier du corps technique et administratif des affaires maritimes Jacques Vieille, *La Sécurité sociale des gens de mer : guide de l'assuré et du pensionné*, Paimpol, J. Vieille, 1975, 67 p. qui connaîtra cinq éditions jusqu'en 1991 dont les dernières publiées à Marseille.

⁷¹ Roger Jambu-Merlin, « Réflexions sur le droit social maritime », Droit Maritime Français, 1961, p. 131.

⁷² On se reportera avec profit aux spécialistes actuels en particulier les privatistes. D'abord, le pionnier Patrick Chaumette de l'Université de Nantes, directeur du Centre de droit maritime et océanique, animateur de l'Observatoire des Droits des Marins : Le contrat d'engagement maritime. Droit social des gens de mer, Paris, CNRS, 1993, 314 p. ; Jean-Pierre Beurier (dir.), Droits Maritimes, Dalloz Action, 2008, 2è éd., 1216 p., Livre 4, « Le droit social des gens de mer, » n° 41.03 à 415.29, p. 540-662. Ensuite, Martine Le Bihan-Guénolé de l'Université du Havre, directeur du master droit de la mer et des activités portuaires: Droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle, Paris, L'Harmattan, 2001, 319 p. ; direction de Capitaines, marins. Nouveaux enjeux, nouveaux défis, Paris, L'Harmattan, 2009, 176 p ; colloque qui insiste sur l'aspect humain des entreprises d'armement maritime.

⁷³ L'article de P. Chaumette, « De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Spécificités, banalisations et imbrication des sources », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2009, t. XXVII, p. 471-499 présente une synthèse sur cette permanence et sur cette mutation de ce droit particulier, mais aussi sur le bouleversement des sources du droit social des gens de mer.

quement pour les gens de mer pour lesquels la condition de la nationalité française n'était pas dirimante, à la différence des militaires de la Royale.

Les marins militaires : la Caisse nationale militaire de sécurité sociale (CNMSS)

À la différence d'autres nations maritimes (Italie, Grèce, Portugal...), la France ne distingua jamais à l'époque contemporaine entre fonctionnaires civils et militaires quant au droit de leur protection sociale, qu'ils servent d'ailleurs en métropole ou en outremer⁷⁴; c'est ce qui résulte des textes « historiques » du XIXème siècle : de la monarchie de juillet (loi du 11 avril 1831 instaurant les pensions militaires d'invalidité) et du Second Empire (loi du 9 juin 1853 unifiant les pensions civiles et militaires des fonctionnaires).

La gestion des pensions des marins militaires relève toutefois depuis les origines⁷⁵ de la Caisse des Invalides de la Marine. Néanmoins après des projets de réforme originaux dont celui du Conseil général des Bouches-du-Rhône⁷⁶, une étape capitale est la conséquence de la loi de finances du 22 mars 1885 avec le transfert au Trésor du paiement des pensions civiles et militaires de la Marine « dont le mélange, dans un même organisme financier, avec les pensions dites demi-soldes ou pensions des gens de mer » créait une regrettable confusion. »

Mais c'est à la suite du conflit mondial que la loi du 31 mars 1919 dite « loi Lugol », - du nom de son rapporteur le député Georges-Jules Lugol⁷⁷ - pose les nouvelles normes du droit des pensions militaires puisqu'il concerne les infirmes (les mutilés et « gueules cassées »⁷⁸), les veuves, les orphelins et les ascendants⁷⁹, toutes catégories « de créanciers sur la société »⁸⁰ que l'on retrouvera lors des poignantes inaugurations des monuments aux morts, des stèles, des plaques et autres cénotaphes et noms de rues.

En 1924, en raison des circonstances économiques, le régime des pensions civiles et militaires qui date du siècle passé est amendé, pour les pensions militaires d'ancienneté et proportionnelles, l'article 30 de la loi du 14 avril 1924 précise : « Le droit à la pension d'ancienneté de services est acquis, pour les officiers des armées de terre et de mer, à trente ans

⁷⁴ Voir Guy Thuillier, *Les pensions de retraite des fonctionnaires au XIX*^{ème} siècle, Paris, Comité d'histoire de la sécurité sociale, 1994, 305 p. Le concept contemporain de pension militaire a été dégagé par Pascal Mounien, *Les anciens combattants girondins et la société sous la Troisième République (1870-1940)*, thèse, droit, Bordeaux IV, 2012, 703 f.

⁷⁵ Adrien Carré, « Origines et historique de l'Établissement national des Invalides de la Marine », *Bulletin maritime du Havre*, 1975, 39 p.

⁷⁶ Lors de la session d'août 1883, les élus à l'instar pour la Méditerranée, de ceux du Var et de la Corse, demandent la division de la Caisse des Invalides en deux caisses distinctes : les marins de l'État, les marins du commerce et l'unification des pensions des gens de mer : Florian Cordon, *φp.cit.*, p.200.

⁷⁷ Cf. Georges Lugol, Marcel Lehmann et Charles Valentino, *La nouvelle loi des pensions militaires*, Paris, Renaissance du Livre, 1919, 125 p.

⁷⁸ On se reportera à Sophie Delaporte, *Gueules cassées de la Grande guerre*, Paris, Viénot, 3ème ed, 2004, 261 p. Pour une analyse régionale : Fiona Révelen, *Mutilés et « Gueules cassées » de la Grande Guerre dans les Bouches-du-Rhône et le Var, 1914-1939*, Mémoire maîtrise, Histoire contemporaine, Aix-en-Provence, 2004, 250 f.

⁷⁹ Médecin de la Marine aux colonies, Charles-Louis Valentino, par ailleurs docteur en droit (avec une thèse sur la comparaison entre les accidents du travail et les blessures de guerre), directeur du cabinet du ministre des pensions André Maginot, devient le spécialiste de la matière, en proclamant le « droit de l'infirme ». cf. *Les pensions militaires de la loi du 31 mars 1919*. *Réformes. Pensions. Allocations. Secours*, Nancy-Paris, Berger-Levrault, 1921, 612 p.

⁸⁰ Au sens où l'a analysé Antoine Prost, Les anciens combattants et la société française, Paris, 1977, 237, 261 et 268 p.

accomplis de services militaires effectifs et, pour les personnels militaires non officiers, à vingt-cinq ans accomplis de services militaires effectifs. Toutefois, ce droit est acquis à vingt-cinq ans de services militaires effectifs pour les officiers de toutes armes, de tous corps ou services, des armées de terre ou de mer lorsqu'ils comptent six ans de services accomplis hors d'Europe ou en navigation au service de l'État. Les services en navigation devront être accomplis dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'État ». Les Provençaux et Niçois qui ont navigué ou servi outremer, notamment dans les troupes coloniales bénéficient de ce texte. Les nouvelles armes comme l'aviation maritime dépendant de la Marine nationale sont intégrées ; elles sont importantes pour la Méditerranée puisque la plaine marécageuse de Palyvestre près d'Hyères accueille depuis 1925 une importante base aéronavale. Par ce texte, les avances sur pensions gérées par la nouvelle Caisse des pensions fondées sur la durée des services sont facilitées⁸¹. Mais on sait que dix ans plus tard, en avril 1934, des décrets-lois dus au ministre des Finances Louis-Germain Martin abaissent brutalement de 75 % à 50 % le taux des pensions des fonctionnaires⁸², avec des réactions vives à Marseille, Toulon, Draguignan ou Nice des anciens militaires pensionnés, surtout officiers, qui ont une place dans la vie politique et la sociabilité locales⁸³. Ce nouveau droit des pensions concerne naturellement les militaires et leurs familles peut-être moins, ici encore, que sur les rivages bretons ou gascons, mais la tradition des grandes familles de la noblesse provençale de « servir la Royale »84 se perpétue, notamment dans la Provence maritime et à Toulon⁸⁵.

La région accueille aussi à l'issue de la Guerre de nombreux blessés, les hôpitaux et sanatoriums maritimes militaires ou civils qui soignaient jadis les enfants et les adultes scrofuleux et certains anciens hôpitaux auxiliaires maintenus reçoivent les militaires blessés des trois armes dont les marins. C'est le cas de l'hôpital de la Marine à Saint-Mandrier, près de Toulon, fermé en 1936, de l'hôpital maritime Sainte-Anne à Toulon ouvert en 1910 sur les contreforts du Mont-Faron ou encore l'établissement du Mont-des-Oiseaux à Hyères dépendant de la Société française de secours aux blessés militaires, réservés aux officiers.

L'aide aux marins se concrétise aussi par des établissements d'accueils aux fins de délassement lors de leurs permissions, mais aussi de « perfectionnement moral et intellec-

⁸¹ Les ouvrages pratiques sont nombreux, ils sont l'œuvre souvent d'officiers de l'intendance de l'armée de terre plus rarement de la marine, avec des titres « fleuves » ainsi : Cdt C.Flutet, Pensions militaires d'ancienneté et proportionnelles. Pensions de veuves et d'orphelins de la loi du 14 avril 1924 (Règlement d'administration publique du 2 septembre 1924 et instructions des finances et des pensions des 2 octobre 1924 et 16 février 1929). Manuel pratique à l'usage des officiers et militaires de carrière et de leurs ayants cause (veuves et orphelins). Ouvrage utile à tous les titulaires de pension et aux futurs retraités. Paris-Limoges, Charles-Lavauzelle, 1931, 318 p. Pour une analyse doctrinale : Georges Michel, La loi du 14 avril 1924 et la réforme du régime de pensions de retraite, Paris, Sirey, 1925, 220 p.

⁸² Pierre Lardy, Les Décrets-lois concernant les fonctionnaires civils, les militaires de carrière, les anciens combattants et les pensionnés de la loi du 31 mars 1919... Avec tableaux-barèmes des nouveaux taux des pensions militaires, Paris-Limoges, Charles-Lavauzelle, 1935, 158 p.

⁸³ Quentin Dauphiné, « Au service de « la plus grande France : la Fédération Nationale des anciens Coloniaux, de 1926 à 1931, Mémoire, maîtrise, histoire, Aix-Marseille I, 1995, 132 f.

⁸⁴ Sujet de la belle thèse de Frédéric d'Agay : La Provence au service du roi, 1637-1831 : officiers des vaisseaux et des galères, Paris, H. Champion, 2011, 695 et 765 p.

⁸⁵ Voir Jean-Jacques Antier, Marins de Provence et du Languedoc: vingt-cinq siècles d'histoire du littoral français méditerranéen, Montpellier, Presses du Languedoc, 2003, 281 p. et Octave Tessier, Armorial de la ville de Toulon: familles consulaires, officiers de marine, noblesse et bourgeoisie, Toulon, Agence du petit marseillais, 1900, 88 p.

tuel » et même prophylactiques quant à leur santé physique⁸⁶. Ils succèdent aux Foyers du soldat et du marin fondés dans un climat de moralisation, après la Guerre de 1870. Dans l'entre-deux-guerres, ils naissent d'initiatives privées, mais adoptent le statut d'établissement militaire. Le port de Toulon en est le premier lieu d'implantation ; l'initiative en revient dès 1912 au mécène, le très controversé milliardaire « ministre virtuel des munitions de tous les alliés », grec né dans l'Empire ottoman, Basile Zaharoff, « scandalisé » par la vue de tant de cols bleus déambulant dans les rues de Toulon sans autres possibilités d'accueil que les bistrots de la basse ville, offre 300 000 Fr à la Marine pour construire un « Abri du marin » où puissent se rendre les matelots pour y passer la nuit dans des conditions de confort convenables. Veut-il se « racheter » d'être un des principaux marchands de canons mondiaux qui causent la disparition de nombreux marins? Ou peut-on y voir un des aspects de sa stratégie pour se rapprocher de l'État-major? Toujours est-il que la réalisation ne se fait qu'après le conflit et en 1926 avec l'ouverture du « Foyer des équipages de la flotte » régi par un décret de 192487. L'institution militaire qui fonctionne avec du personnel civil est réformée en 1940 et réglementée en 1946 après la Libération88. Le modèle toulonnais est alors transposé dans d'autres ports. Ainsi, Foyers des Équipages de la Flotte, Foyers du Marin et autres Cercles-Mess, Cercles navals⁸⁹, Centres d'accueil (Marseille, Toulon, Saint-Mandrier, Cuers, Hyères, Porquerolles, Fréjus-Saint-Raphaël...) accueillent officiers mariniers et équipages, ainsi qu'ultérieurement les personnels civils de la Guerre de catégorie B et C. Dans ces établissements, l'assistance matérielle et morale est de règle.

Après le régime de Vichy qui exalte la Marine de guerre ⁹⁰ (malgré le « traumatisme » du sabordage la Flotte française à Toulon, le 27 novembre 1942⁹¹), le nouveau droit social du régime républicain doit intégrer l'armée dont la Marine. Les étapes en sont la réforme du régime des pensions civiles et militaires et le nouveau régime de sécurité sociale des militaires qui demeure particulier.

Dans le climat de réorganisation de l'économie, le parlement vote le 20 septembre 1948⁹² la réforme du régime des pensions civiles et militaires⁹³. Le texte modifie très sensiblement le mode de liquidation en le simplifiant tout en conservant les avantages familiaux apportés par la loi de 1924. Le législateur ne tient pas compte seulement de la situation de famille pendant la carrière du fonctionnaire, mais également après la cessation d'activités. Les pensions d'ancienneté sont majorées en fonction de la situation de famille de 10 % de

_

⁸⁶ Dénoncées par des médecins: Eugène-Dieudonné Combes, *Quelques notes sur la prostitution à Toulon et ses dangers*, Thèse, Médecine, Montpellier, Montpellier, Grollier, 1906, 77 p. et par des militaires: Cdt Emmanuel Davin, *La prostitution à Toulon*, Toulon, Imprimerie Toulonnaise, 1940, 129 p.

⁸⁷ Décret du 22 décembre 1924, *JORF*, 1924, p.11264. Le site de l'Amicale du personnel des cercles et foyers de la marine est particulièrement documenté : http://www.amicale-foyers-marine.org

⁸⁸ Décret du 6 juin 1946, *BO/M*, 1946/2, p.12.

⁸⁹ On trouvera un exemple dans l'étude de Jean-Noël Beverini, *La Royale. Le Cercle Naval de Toulon*, Solliès-Pont, Imprimerie moderne, 2003, 280 p.

⁹⁰ Nous avons déjà évoqué la place de la Marine dans le régime de Vichy. La création du Service central des Œuvres de la Marine (S.C.O.M.) l'illustre et la circulaire du 3 juin 1942 conforte ce rôle pour l'ensemble de la communauté maritime tant vis-à-vis des actifs que des pensionnés : *Circulaire. Organisation générale de l'assistance sociale dans la marine, 3 juin 1942*, Vichy, Wallon, 1942, 35 p.

⁹¹ Jean-Jacques Antier, *Le sabordage de la flotte française à Toulon*, Brest, Ouest-France, 1991, 160 p. Le port de guerre en restera longtemps marqué.

⁹² *JORF*, 21 septembre 1948, P. 9298.

⁹³ Sur son application pour les forces armées : Colonel Léon Vignal, Les Pensions militaires d'ancienneté et proportionnelles de la loi du 20 septembre 1948, pensions des ayants droit des forces terrestres et pensions de leurs ayants cause, Paris, Charles-Lavauzelle, 1949, 264 p.

leur montant pour les trois premiers enfants et de 5 % par enfant au-delà du troisième lorsque le titulaire de la pension a élevé au moins trois enfants jusqu'à l'âge de 16 ans.

Lorsqu'il y a lieu à pension de réversion, la veuve du fonctionnaire touche la moitié de ces majorations.

Le texte contient par ailleurs une innovation majeure : des dispositions spéciales concernent les femmes fonctionnaires mères de famille, toutefois, elles sont encore très minoritaires dans la Marine⁹⁴ (le service de santé et les sections féminines de la Flotte créées en 1944). L'âge exigé pour le droit à pension d'ancienneté est réduit d'un an pour chacun des enfants et une bonification de service d'une année lui est accordée pour chacun des enfants, néanmoins, « cette dernière bonification ne peut réduire de plus d'un cinquième la durée des services normalement exigés pour prétendre à une pension d'ancienneté. » Les femmes fonctionnaires peuvent enfin obtenir, en outre une pension proportionnelle, lorsqu'elles ont accompli au moins 15 années de service, comme c'était souvent le cas dans le service de santé maritime à Sainte-Anne à Toulon, et pour Marseille à Michel Levy (situé dans le quartier Notre-Dame-du-Mont), à Labadie (installé à La Rose)⁹⁵.

Pour les prestations sociales des militaires de carrière, en 1949, la loi du 12 avril en vote les principes et un décret du 3 octobre 1949 signé par le président du conseil radical-socialiste Henri Queuille et le ministre de la Défense nationale SFIO, Paul Ramadier fixe les modalités d'application du régime de la sécurité sociale⁹⁶. Désormais peuvent prétendre « au bénéfice du régime de sécurité sociale, les militaires et assimilés de tous grades possédant le statut des militaires de carrière ou servant au-delà de la durée légale en vertu d'un contrat ou d'une commission et se trouvant dans l'une des situations suivantes :

- a) En activité de service ;
- b) Dans une position avec solde autre que l'activité et non rayés des cadres ;
- c) Titulaires d'une pension d'ancienneté, d'une pension proportionnelle, d'une pension de réforme ou d'une pension de retraite pour incapacité de servir ainsi que les veuves des bénéficiaires ci-dessus, lorsqu'elles sont titulaires d'une pension du chef de leur époux. »

L'immatriculation à la sécurité sociale est requise au plus tard au 1^{er} septembre 1949 par les soins des services de la Défense en une époque où subsistent des secrétariats d'État aux forces armées dont celui de la Marine confié alors à Joannès Dupraz, député MRP d'Indre et Loire, spécialiste de la Marine nationale qu'il contribue à reconstituer dans le contexte aggravant de la guerre d'Indochine. Les prestations en nature sont identiques à celles du régime général, un contrôle médical est mis en place et le versement d'un capital décès prévu. Les cotisations sont fixées provisoirement à 1,25 % des émoluments.

La France d'outremer en saurait être oubliée : en 1950 les militaires de carrière en Algérie « servant ou résidant temporairement » en Algérie ont des droits identiques à ceux des fonctionnaires civils en Algérie⁹⁷, territoire qui possède par ailleurs un régime spécial de

⁹⁴ Voir Micheline Fornaciari, Les femmes dans la marine nationale française de 1942 à 1956, Toulon, AGPM, 1989, 65 p.

⁹⁵ Voir Georges Serratrice et Constant Vautravers (dir.), Vingt-six siècles de médecine à Marseille, Marseille, Laffitte, 1996, 798 p.

⁹⁶ Décret n° 49-1377 du 3 octobre 1949, JORF, 8 octobre 1949, p. 10070.

⁹⁷ Décret n° 50-1450 du 25 novembre 1950, JORF, 26 novembre 1950, p. 12013-12014.

sécurité sociale sous la direction d'un secrétaire général⁹⁸. Ils y trouveront parfois la mort lors des conflits tragiques⁹⁹, les monuments aux morts en portent témoignage. En 1951, le rennais René Pleven, député UDSR des Côtes-du-Nord étant président du conseil, les militaires dont des marins toulonnais, marseillais, raphaëlois (Saint-Raphaël) ou niçois en service dans les départements de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Réunion voient à leur profit l'extension et l'adaptation de la sécurité sociale¹⁰⁰.

L'ensemble des prestations est géré par une caisse autonome : la Caisse nationale militaire de sécurité sociale (CNMSS). Son fonctionnement est précisé par le décret d'application de la loi de 1949, en juillet101. Il s'agit comme l'ENIM, d'un régime géré par l'Administration seule. La Caisse est dirigée par un conseil d'administration de vingt-trois membres présidé par un conseiller d'État, onze membres représentant l'État et les ministères de tutelle (Défense nationale, secrétariats d'État à la Guerre, à la Marine et à l'Air, Outre-mer, Travail et Sécurité sociale, Finances). Les affiliés désignés par les ministre et secrétaires d'État pour trois ans représentent les trois armes (dans chacune d'elles un officier et un non officier) auxquels se joignent les Troupes coloniales et la gendarmerie. Comme pour l'ENIM, les retraités sont minoritaires : un officier et un membre non officier. Dernière originalité, un représentant désigné par la Confédération générale des syndicats médicaux (et non du Service de santé) est adjoint avec voix consultative. Les agents de direction sont nommés par décret : directeur, directeur-adjoint et agent comptable. Les deux premiers sont désignés parmi les fonctionnaires civils de catégorie A ou les militaires de carrière (officiers généraux ou supérieurs) ; ce qui conforte la spécificité de la Caisse, et le troisième appartient au corps des fonctionnaires des finances de catégorie A. Le premier directeur sera un militaire: Jean Lachenaud, contrôleur général (2s), qui incarnera l'institution et défendra son autonomie¹⁰². En 1951, il fonde l'A.G.P.M. (Association générale de Prévoyance Militaire 103, organisme associatif mutualiste) dont le siège sera transféré à Toulon en 1969.

Les délibérations sont exécutoires de plein droit et le conseil « procède à l'étude de tous les problèmes sanitaires et sociaux concernant ses affiliés et adresse ses suggestions au service de santé des armées et au service de l'action sociale des armées, il étudie... les mesures propres à développer une action efficace de prophylaxie et de prévention des maladies ». En ces temps où les conséquences physiques et morales de la Guerre sont encore visibles (dont la tuberculose chez les marins), il s'associe au placement dans les hôpitaux, sanatoria ou établissement de cure, des assurés bénéficiant de la prestation de longue maladie.

.

⁹⁸ Voir Jean Lygrisse, *Histoire de la sécurité sociale en Algérie : 1830-1962*, Paris, Comité d'histoire de la sécurité sociale, 1983, 229 p.

⁹⁹ Le décret 56-988 du 26 septembre 1956 prévoira les conditions du capital-décès de la sécurité sociale militaire des personnels servant en Afrique du Nord (Algérie, Tunisie et Maroc) : *JORF*, 5 octobre 1956, p.9473-9474. Les dispositions recevront application aux ascendants des militaires, pour la Tunisie, le 1^{er} janvier 1952, pour le Maroc, le 1^{er} juin 1953 et pour l'Algérie, le 31 octobre 1954.

¹⁰⁰ Décret n° 51-1471 du 26 décembre 1951, JORF, 28 décembre 1951, p.2959.

¹⁰¹ Décret n° 49-993 du 2à juillet 1949, JORF, 27 juillet 1949, p.7368.

¹⁰² Signalons qu'un des trois établissements de santé (centre de soins de suite et de réadaptation), celui de Fréjus porte le nom de Jean Lachenaud.

¹⁰³ La nécessité de la couverture «prévoyance» déborde du cadre militaire et pénètre dans les foyers et la vie civile. Dès 1957, les conjoints peuvent adhérer.

L'autonomie financière est confortée : la CNMSS est un « établissement public jouissant de l'autonomie financière », un contrôleur d'État est nommé auprès de l'institution et ses attributions de contrôle de toutes les opérations financières des trois comptes (prestations, gestion administrative et contrôle médical) sont précisées en novembre 1950 sur demande du ministre du Budget Edgar Faure, du ministre de la Défense nationale le socialiste Jules Moch et du ministre du Travail et de la Sécurité sociale MRP Paul Bacon¹⁰⁴. Il siège à toutes les réunions du conseil d'administration et des commissions hormis pour les questions médicales et contrôle notamment tous les titres de paiement.

Le contrôle médical est organisé en 1950¹⁰⁵ ; des médecins militaires sont mis à la disposition de sections de payement dont celle de la Marine créée en octobre 1949, en qualité de médecins-conseils. Le contrôle médical comporte des examens de dossiers (présomptions ou demandes de longue maladie, longue maladie en cours, hospitalisation...) et des examens de malades pratiqués soit dans les hôpitaux maritimes, soit dans les infirmeries, ambulances de la Marine ou dispensaires familiaux maritimes.

Les deux dernières dispositions qui peuvent avoir des répercutions sur les marins sont symptomatiques : d'abord, en raison du climat d'expansion économique de ces débuts des « Trente Glorieuses », le gouvernement de Guy Mollet fait voter le 30 juin 1956 une loi portant institution d'un fonds national de solidarité (alimenté notamment par la fameuse vignette automobile) et l'attribution « d'une allocation supplémentaire en faveur de toute personne de nationalité française résidant sur el territoire métropolitain ou sur un département d'outre-mer, âgée d'au moins soixante-cinq ans ou soixante ans en cas d'inaptitude au travail, titulaire d'un ou plusieurs avantages vieillesse, résultant de dispositions législatives ou réglementaires, ou bénéficiaires de l'aide aux infirmes, aveugles et grands infirmes et ne disposant pas d'un certain montant de ressources. Les veuves de guerre et les ouvriers des établissements industriels de l'État (Toulon, Saint-Tropez...) peuvent en bénéficier.

Ensuite, alors que l'on s'achemine vers la codification : l'instruction générale du 1^{er} août 1956¹⁰⁷ énonce cependant que les militaires de carrière relèvent toujours du régime de la loi de 1949 et «ne sont pas soumis au régime de sécurité sociale des fonctionnaires» que le texte vient unifier.

Le dernier lien avec notre région est la délocalisation de Paris à Toulon près du quartier du Mourillon et à La Garde 1974 de la CNMSS lorsqu'elle devient centre unique de paiement pour l'ensemble des armées et en 1996, l'intégration financière de la CNMSS au régime de la Sécurité sociale sera votée. En 2001, la caisse devient caisse pivot pour les hôpitaux des armées. En 2010, elle reprend la gestion des soins médicaux gratuits au bénéfice des anciens combattants et victimes d'attentats.

Ainsi, de manière progressive, la protection sociale des gens de mer et des marins jette-t-elle, en cette seconde moitié du XXème siècle, ses «derniers feux» face à l'intégration et à la mutation.

¹⁰⁴ Arrêté du 13 novembre 1950, *JORF*, 16 novembre 1950, p.1672.

¹⁰⁵ Arrêté du 3 février 1950, JORF, 16 février 1950, p.1848-1849.

¹⁰⁶ Loi n° 56-639 du 30 juin 1956, JORF, 1er juillet 1956, p.6073.

¹⁰⁷ JORF du 3 août 1956, p.7301.

LA CAISSE DE COMPENSATION ET CAISSE MALADIES - ACCIDENTS DES PESEURS JURÉS DE COMMERCE DE MARSEILLE ; PROTECTION SOCIALE D'UNE PROFESSION AUJOURD'HUI DISPARUE

Robert DURBEC

Le 19 février 1228, est institué par la commune de Marseille, le « bureau des poids et casse » (bureau de balances et mesures) destiné à éviter les contestations entre vendeurs et acheteurs sur les quantités de marchandises échangées sur le port¹. Le 31 juillet 2004, la ville de Marseille décidait de mettre fin à ce service, devenue régie municipale directe en mai 1973.

Ces huit siècles d'histoire sont relatés dans un excellent ouvrage collectif sous la direction de Roland Vela, président de l'amicale des anciens peseurs jurés de commerce de la ville de Marseille, en collaboration avec le service des archives municipales. Il retrace, avec de nombreuses illustrations, les grandes dates constitutives de cette corporation, mais aussi l'évolution de ce métier et les anecdotes qui ont jalonné la vie de ces hommes, dont les statuts fondateurs du XIIIème siècle stipulaient que ...- pour obtenir une scrupuleuse exactitude des poids et mesures, l'usage et la surveillance des instruments devaient être confiés à des « spécialistes probes et désintéressés » -, les peseurs jurés de commerce.

Dans le cadre de ce bulletin qui traite des diverses professions liées à la mer, il nous a paru intéressant de mettre en exergue l'aspect de protection sociale mis en place dans ce secteur d'activités originales et uniques sur le littoral français de la Méditerranée.

La création d'une caisse de compensation des peseurs jurés de commerce est approuvée par l'assemblée générale du 19 janvier 1937².

Son but est notamment:

...« Contribuer au versement des indemnités attribuées aux peseurs jurés titulaires, supplémentaires, surnuméraires ou stagiaires qui ne pourraient exercer temporairement leurs fonctions par suite de maladie ou accident...»

...« En exécution de la délibération du conseil municipal du 10 juillet 1936, d'assurer le paiement de l'indemnité prévue par ladite délibération sous forme d'allocation viagère exceptionnelle, attribuée aux peseurs jurés à la retraite antérieurement au 1^{er} janvier 1949, et postérieurement à l'arrêté de M. le Maire abaissant la limite d'âge »

En concomitance avec la caisse de compensation, une mutuelle est créée. Elle est gérée par un peseur juré bénévole, assisté d'une secrétaire. Son financement par les seules

² Règlements de la caisse de compensation § caisse maladies – accidents des peseurs jurés de commerce.

¹ Livre rouge portant création d'un bureau des poids et casse à Marseille, le 19 février 1228.

cotisations de l'ensemble des peseurs jurés permet de défraiement d'une partie de leurs dépenses de santé.

La mutuelle est réassurée auprès de structures mutualistes plus importantes (Mutuelle chirurgicale des Bouches-du-Rhône)

En 1940, le syndicat des peseurs jurés obtenait le report de la limite d'âge à 60 ans, au même titre que les autres agents municipaux.

Le projet de maintien en activité au-delà de cette limite, pour les peseurs jurés mobilisés au cours des deux guerres mondiales, fut souvent évoqué.

Ainsi une délibération de l'assemblée générale du 27 juillet 1947 rapporte, pour ces derniers, « ... obligés de chercher un emploi pour subvenir à leurs besoins, ils deviennent parfois le simple employé de ceux dont ils ont été les arbitres ; c'est une déchéance qui discrédite la corporation et nous devons tout faire pour l'éviter »

Ces diverses tentatives n'aboutirent pas. Dans un procès-verbal d'assemblée générale d'octobre 1952, on relève : «...Nous ne pouvons que nous incliner respectueusement devant le sacrifice consenti par les anciens combattants de 1914; mais agréer à leur demande serait créer dans la corporation un précédent aux conséquences incalculables ... ».

Dès les années 1960, le port de Marseille connaît une désaffection liée à des questions d'ordre politique (fermeture du canal de Suez), économique (extension de la zone portuaire), technologique (méthodes de manutention, conteneurisation,).

Le 1^{er} juillet 1966, les peseurs jurés de commerce sont affiliés au régime de sécurité sociale des agents des collectivités locales (CNRACL).

Le 17 mars 1967, devant l'impossibilité de parvenir à l'équilibre financier de la régie, le président du syndicat des peseurs jurés sollicitait l'intervention de la mairie et proposait deux solutions :

- compression de personnel par mutation dans d'autres services municipaux,
- augmentation des recettes de la régie.

Le conseil municipal du 7 mai 1973 décidait la reprise en régie directe par la ville de ce service et celui du 8 juin 1973 la dissolution de la corporation des peseurs jurés.

Les conflits sociaux du port autonome, la chute inexorable du trafic et du tonnage de marchandises et le départ en retraite des derniers peseurs jurés annonçaient l'épilogue de cette longue aventure qui intervint le 31 juillet 2004, par la décision de la municipalité de fermer définitivement ce service.

Source bibliographique:

Les Peseurs Jurés de Marseille à travers les siècles, ouvrage collectif sous la direction de Roland Vela, édité en juin 2009 en 700 exemplaires.

LA RECONVERSION D'UN ANCIEN HOPITAL MARITIME À MARSEILLE : PAUL DESBIEF

C'est à l'occasion de la déclaration de la guerre par l'Allemagne en 1914 que la Société de secours aux blessés militaires décida d'ouvrir à Marseille trois hôpitaux auxiliaires et plusieurs annexes.

L'affluence croissante des blessés dirigés sur le midi de la France rendit indispensable la réalisation de nouvelles installations sanitaires dont au premier rang de ces dernières : l'Hôpital situé 7 Rue d'Hozier.

La Société des raffineries de sucres St-Louis, - à l'instigation de son président Paul DESBIEF - vint spontanément offrir son concours au général président de la Croix Rouge Française et en accord avec la Société Immobilière Marseillaise- décida de convertir en hôpital auxiliaire, la grande école de garçons de la Rue d'Hozier dont la situation et les dimensions se prêtaient admirablement à cette transformation.

Sous l'active impulsion du directeur de la Société Immobilière Marseillaise Paul ROUSSET, entrepreneurs et maçons se mirent à l'oeuvre et le 23 octobre 1914, l'établissement visité et agrée par le Service de Santé de la 15ème région militaire ouvrit ses portes aux victimes des combats meurtriers qui ne cessaient d'affluer depuis plus de trois mois. Cet établissement fut alors affecté comme annexe de la grande chirurgie de l'Hôpital auxiliaire n° 3 du Boulevard Gustave Desplaces et réaménagé pour recevoir 88 lits.

Le 24 mai 1916, le directeur du service de santé affecte l'hôpital de la Rue d'Hozier aux marins blessés ou malades, une trentaine de lits furent réservés à leur intention. Mais la progression rapidement croissante des différents services de la Marine à Marseille rendit insuffisant ce nombre de lits si bien que dès la fin de l'année 1916 **l'hôpital devint un hôpital maritime.**

À la fin de la guerre, le 21 décembre 1918 eût lieu la cérémonie d'adieu de l'hôpital, au cours de cette cérémonie Paul DESBIEF demanda à ses infirmières si elles s'accepteraient, la guerre étant finie, de continuer leurs œuvres de dévouement à d'autres blessés et malades. L'Hôpital Auxiliaire Annexe n° 3 allait devenir l'HÔPITAL ST-LOUIS.

Au printemps 1920, lorsque la suite nombreuse des divers corps de métiers surmontant les difficultés nées de la crise des transports et de la rareté de la main d'œuvre, eut réussi à achever l'œuvre de rajeunissement que les fondateurs de l'hôpital avaient conçu, l'établissement hospitalier St-Louis ouvrit ses portes à nouveau. La vocation maritime première était dépassée, mais les gens de mer purent aussi y être soignés.

L'Hôpital St-Louis ainsi amélioré par l'agrandissement de ses cuisines, la disposition et l'outillage de la salle d'opération qui furent particulièrement soignés, par la création d'une salle complète de radiographie installée au 2ème étage, ainsi que la création d'un dispensaire spécialement affecté au service infantile sous la direction du Docteur HAUGER, l'Hôpital St-Louis ainsi aménagé se constitua au terme de ses statuts déposés à la Préfecture des Bouches-du-Rhône en date du 15 janvier 1920 en association privée à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901.

Au décès de son Président en 1922, le conseil d'administration rendit un dernier hommage à celui qui fût l'instigateur de cette fondation en donnant à l'hôpital St-Louis le nom de celui que le monde maritime de Marseille n'avait pas oublié: PAUL DESBIEF.

Dès l'ouverture, à la suite d'un accord intervenu avec le Délégué Régional de la Croix Rouge Française, l'Hôpital Paul DESBIEF servit également d'hôpital-école aux infirmières de cette société déjà expérimentées et pourvues de leurs diplômes.

Ainsi, né en 1914 d'un sentiment purement patriotique à l'instigation de Paul DESBIEF l'hôpital auxiliaire n° 3 s'est transformé et développé dans sa forme actuelle sous l'impulsion d'une poussée exclusivement philanthropique. La vocation maritime première était supplantée, mais la mission se poursuivait.

Dés l'ouverture, l'hôpital fonctionna avec comme médecin-chef le Docteur Léon DASTRAUS, comme chirurgien-chef le Dr Maurice JOURDAN et le Docteur HAUGER pour diriger le service de médecine infantile.

Comme tout établissement hospitalier des rénovations furent entreprises à différentes époques depuis sa fondation et c'est ainsi que nous retrouvons en août 1963 de grands travaux de rénovation et de modernisation, en 1966 ses travaux furent achevés et l'hôpital DESBIEF complètement restructuré vit son nombre de lits passé de 133 à 158.

Au fil des années, il s'est avéré que certains services étaient saturés tandis que d'autres faisaient défaut. En effet, la restructuration des quartiers se trouvant dans le rayon d'action de l'hôpital, l'augmentation de la densité de la population, le fait que l'hôpital à proximité du port occupe une position géographique remarquable, car il se trouve être le seul établissement hospitalier entre l'hôpital Nord et l'hôtel Dieu dont la vocation sanitaire a disparu récemment, impose une extension qui a lieu dans le cadre de la nouvelle loi hospitalière de 1970 avec la participation au service public hospitalier, permettant ainsi de satisfaire les besoins constatés et de créer un véritable Service des Urgences et un Service des soins Intensifs post-opératoires.

En 1980, eut lieu à l'instigation du Président Maurice BOCQUET, une extension importante avec la création d'un bâtiment de consultations permettant l'accueil de plus grand nombre de malades en soins externes, mais aussi permettant de créer un laboratoire de quali-

té ainsi que l'extension des salles d'opération et la création de locaux administratifs.

Enfin un nouvel élan lui est donné en 1993 toujours sous l'instigation du président Maurice BOCQUET avec la création d'un bâtiment contigu permettant l'accès à l'hôpital par la Rue de Forbin et donnant à l'hôpital un aspect esthétique conforme à la qualité de ses aménagements intérieurs.

Et ainsi la présentation de l'hôpital dans ses services actuels est la suivante ; au niveau de l'hospitalisation, l'hôpital Paul DESBIEF dispose actuellement de 162 lits ainsi répartis : 43 lits de médecine, 5 lits d'hospitalisation de jour, 104 lits de chirurgie regroupant toutes les grandes spécialités, 4 lits de réanimation et 6 lits de soins intensifs. Tous ses services sont répartis sur 4 niveaux d'hospitalisation, le service de réanimation et de soins intensifs est équipé de tous les matériels les plus modernes et sa réputation dans le milieu médical de Marseille est affirmée.

Le nombre de journée moyen est de 47 000 soit un taux d'occupation de 85 %.

Au niveau des services techniques, l'établissement dispose d'un bloc opératoire de 5 salles comportant tous les derniers perfectionnements techniques, d'un bloc d'endoscopies, d'un bloc externes, d'un laboratoire moderne et automatisé, d'un service de radiologie de 4 salles et d'un scanner.

Enfin la création d'un nouveau « Service Externes » donnant sur le 38 rue de Forbin permet à l'hôpital Paul DESBIEF de recevoir environ 60 000 consultants par an. Les consultations dispensées dans l'établissement sont nombreuses et assurées par des médecins et chirurgiens spécialistes dans tous les domaines de la médecine.

Source:

Direction de l'Hôpital Paul Desbief

LES TRACES DU PASSÉ : « CARTE G » DE DOCKER DU PORT AUTONOME DE MARSEILLE 1969, COLLECTION PRIVEE

Olivier VERNIER
Université de Nice-Sophia Antipolis
Laboratoire ERMES

Les dockers sont des ouvriers portuaires employés au chargement et déchargement des navires arrivant au port. Jadis dénommés portefaix du temps de la marine à voile à et organisés en une puissante corporation à l'époque où nombre de marchandises étaient transportées dans des sacs à dos d'homme. La pénibilité du travail de force était réelle. Dans la seconde moitié du XXème siècle, la profession change. L'automatisation et la technicité professionnelle (travail sur les grues, les chariots élévateurs) modifient la profession. Créé par une loi de juin 1965 et un décret de novembre 1965, le port autonome de Marseille voit le jour officiellement le 1er avril 1966 et dispose de l'autonomie financière.

La protection sociale à l'origine aléatoire se matérialise en moins de dix années. Sous la Troisième République, un arrêté du 13 mai 1939 confie aux autorités portuaires le soin de délivrer des cartes d'identité portuaire de docker en fonction des besoins de chaque site, en distinguant entre professionnels et occasionnels. Sous Vichy, ce texte est complété par l'acte dit « loi du 28 juin 1941 », qui réserve, pour la première fois, les travaux de manutention portuaire aux dockers titulaires d'une carte professionnelle. Il confie le contrôle de l'embauche à des bureaux centraux de la main-d'œuvre (BCMO), organisme tripartite composé des représentants de l'État, des employeurs et des dockers, qui sera intégré dans le Code des ports maritimes. Pour Marseille, on en trouve dans le port et dans les annexes (Port-de-Bouc, Caronte et Berre) et à Saint-Louis-du-Rhône.

La Quatrième république sous le gouvernement de Paul Ramadier leur accorde par la loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports¹. Un statut très protecteur et exorbitant du droit commun, revendiqué par la CGT, reconnaissant « les risques liés à la temporalité particulière du métier de docker » est accordé grâce à l'indemnité de garantie. En effet, l'article 10 consacre le régime de l'intermittence de l'emploi des dockers, embauchés à la journée ou pour une vacation et titulaires d'une carte de garantie (dite « carte G ») ici représentée de docker professionnel leur assurant l'indemnisation du caractère aléa-

¹ JORF, 7 septembre 1947, p. 8926.

toire de leur emploi. « La création d'un statut protecteur visait à les protéger de risques de pauvreté plus élevés en raison de l'aléa consubstantiel de leur travail. En effet, les besoins de main-d'œuvre étaient alors particulièrement aléatoires. La demande de travail par les entreprises de manutention dépendait tant de l'intensité de la navigation que de la météorologie et les besoins ne pouvaient être fixés que quotidiennement. Les périodes de chômage régulières de courte durée étaient donc courantes.»

« La réforme de 1947 permet ainsi de sanctuariser la situation des dockers afin qu'ils puissent participer activement à la reconstruction, mais aussi crée une culture syndicale et politique non pluraliste et fortement identitaire qui s'organise durablement autour de la défense des privilèges. »

Les dockers, contrairement aux travailleurs occasionnels, disposaient désormais du monopole de la manutention et étaient ainsi assurés de bénéficier d'un travail dès qu'il y en avait. En échange, ils étaient contraints de se présenter quotidiennement au pointage des vacations symbolisées ici par des tampons figurant des grues et devaient accepter tout travail qui leur serait présenté.

La loi leur reconnaissait également un autre régime spécial de Sécurité sociale. La gestion de ce régime est attribuée à la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD), dotée de la personnalité morale, à gestion paritaire (État, employeurs, ouvriers dockers) reposant donc sur une logique d'intermittence liée à la variabilité du métier de docker : un système d'indemnisation de cent vacations chômées par semestre était prévu.

La Caisse située à Marseille près du port de l'Estaque assure l'indemnisation du non-emploi des dockers professionnels grâce au versement de l'indemnité de garantie qui dans le texte, aux termes de l'article 10 « ne se cumule ni avec les indemnités journalières pour accidents du travail, ni avec les indemnités journalières de maladie des assurances sociales, ni avec les indemnités de chômage et cesse d'être due lorsque l'intéressé exerce une activité rémunérée pendant la journée considérée ou refuse le travail qui lui est proposé. »

À la fin de la Quatrième République, la loi du 3 avril 1958² abrogera le texte et lui substituera le Code des ports maritimes qui régit désormais le droit social des dockers mais maintient les dispositions.

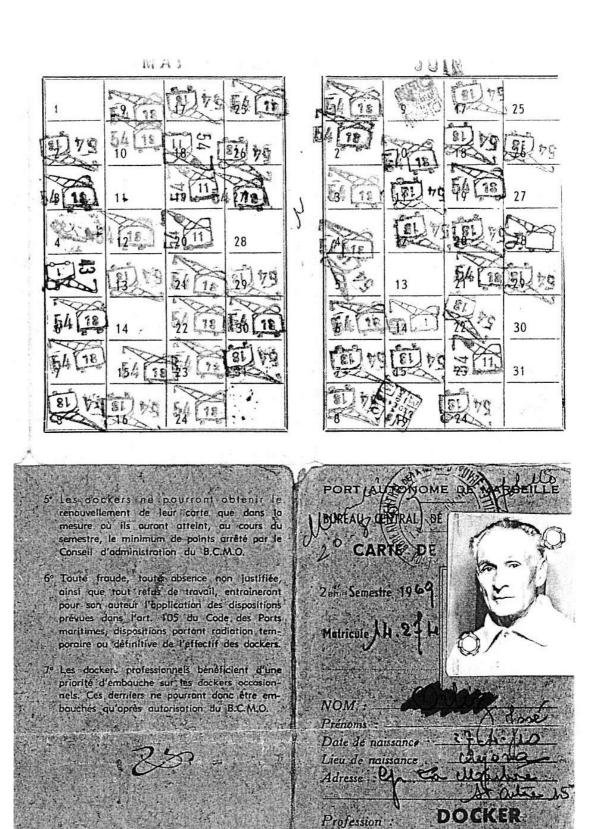
Bibliographie:

Jean Domenichino et Jean-Marie Guillon, Les dockers, Le Port autonome de Marseille. Histoire des hommes, Marseille. Jeanne Laffitte, 2001, 163 p.

Michel Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIXe-XXe siècles », Genèses, 2001/1, n°42, p. 5-25.

Michel Pigenet (dir.), Le syndicalisme docker depuis 1945, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen, 1997, 130 p.

² *JORF*, 5 avril 1958, p. 333.



La cession on le prêt de celte Carté entraînera systématiquement L'EXCLUSION DÉFINITIVE DE SON TITULAIRE

CAHIER DES ILLUSTRATIONS

Ce cahier d'illustrations s'évadera quelque peu parfois du « sang et des larmes » liées aux fortunes de mer, car notre bureau a souhaité montrer aussi les liens, artistiques, mémoriels ou ethnologiques entre nos terroirs provençaux et niçois et la Mer Méditerranée.

I Ports, gens de mer et marins vus par les peintres

- 1. LACROIX de Marseille, Scène de naufrage, 1763, photo G. Buti
- 2. Pierre PUVIS DE CHAVANNES (1824-1898), Marseille porte de l'Orient, 1869, Marseille, Musée des Beaux-Arts, photo Ville de Marseille
- 3. Joseph GARIBALDI (1863-1941), Le Vieux-port, 1897, Marseille, Musée regards de Provence
- 4. François-Charles BAUDE (1880-1953), Les ravaudeuses de filets à Antibes, c. 1920, Marseille, Musée Regards de Provence
- 5. Emmanuel COSTA (1833-1921), Le vieux port de Cannes, c. 1900, collection privée
- 6. Domenico TRACHEL (1830-1897), Navire en perdition au large d'Antibes, 1895, coll. privée
- 7. Domenico TRACHEL (1830-1897), Vieux pêcheur niçois, c. 1870 collection privée
- 8. Lina BILL (1855-1936), *Le fort Saint-Louis au Mourillon (Toulon*), Marseille, Musée Regards de Provence
- 9. Joseph GARIBALDI (1863-1941), *Le Port de la Joliette vu du Pharo*, Marseille, Musée Regards de Provence
- 10. Ernest LESSIEUX (1874-1938), Menton, 1905, collection privée
- 11. Paul SIGNAC (1863-1935), 1892, Le Port de Saint-Tropez, Saint-Tropez, Musée de l'Annonciade
- 12. André PETROFF (1894-1975), La barque abandonnée, c. 1950, coll. privée
- 13. ORTIZ DE ZARATE, Port de Cassis, C. 1930, Marseille, Musée Regards de Provence
- 14. Ambroise-Louis GARNERAY (1783-1857), La pêche au large de Nice, c. 1843, Nice, Musée Masséna, photo Musée Masséna

II. « Lieux de mémoires » maritimes

- 15. Statue du bailli Pierre-André de Suffren, 1866, Saint-Tropez, photo O.V.
- 16. Louis-Joseph DAUMAS, Le génie de la Navigation, 1847, Toulon, photo O.V.
- 17. Buste de l'amiral Victor Sénés, Toulon, 1918, photo O.V.
- 18. Détail du décor du palais Longchamp, 1869, Marseille, photo O.V.
- 19. Détail d'une mosaïque, La Ciotat, c. 1960, photo O.V.
- 20. Portrait de Paul Desbief, Hôpital Paul Desbief, Marseille, photo R. Durbec
- 21. Porche des peseurs jurés de Marseille, Marseille, Port, photo O.V.
- 22. Invalides marseillais de la marine, Archives du service historique de la Marine, Toulon, photos G. Buti
- 23. Plaque commémorative d'un torpillage en 1918 au large de la Corse, photo mairie de Calvi
- 24. Plaque de nom de rue, Grasse, photo O.V.

III Dévotions mariales maritimes

- 25. Ex-voto, 1786, Vallauris, photo Mairie de Vallauris
- 26. Statue de Notre-Dame de Bon-Port, Marseille, La Major, photo O.V.
- 27. Statue de Notre-Dame d'Espérance, Cannes, Eglise du Suquet, photo O.V.
- 28. Insigne de poitrine de l'Hôpital maritime Sainte-Anne, Toulon, c. 1940, collection privée

IV Saints protecteurs des gens de mer

- 29. DOLABELLA, Saint Raymond de Penafort, 1627, Cracovie, Dominicains, photo L.Thévenon
- 30. Ex-voto à Sainte Claire, Albenga, Duomo, photo L.Thévenon
- 31. Saint Bernardin sauve une caraque, Triora, 1485, photo L.Thévenon
- 32. Saint Erasme protège les marins niçois, Nice, Eglise St Giaume, photo L.Thévenon

IV Sauvetage et entraide maritimes

- 33. Revers de la médaille des pupilles de la Marine, 1862, collection privée
- 34. Revers de la médaille d'honneur de la Marine marchande, 1906, collection privée
- 35. Sauveteur médaillé, Le Petit Parisien, 4 mai 1914, Photo BNF
- 36. Annales du Sauvetage maritime, 1893, BNF, photo D.Rauch
- 37. Façade du Crédit maritime, Sète, XXème siècle, photo O.V.

I - Ports, gens de mer et marins vus par les peintres



1. Lacroix de Marseille, Scène de naufrage, 1763, photo G. Buti



2. Pierre Puvis de Chavannes, Marseille porte de l'Orient, 1869, Marseille, Musée des Beaux-Arts, photo Ville de Marseille



3. François-Charles BAUDE, Les ravaudeuses de filets à Antibes, c. 1920, Marseille, collection Musée Regards de Provence



4. Joseph GARIBALDI, (1863-1941, Le Vieux-port, 1897, Marseille, collection Musée regards de Provence.



5. Emmanuel COSTA (1833-1921), Le vieux port de Cannes, c. 1900, coll. privée.

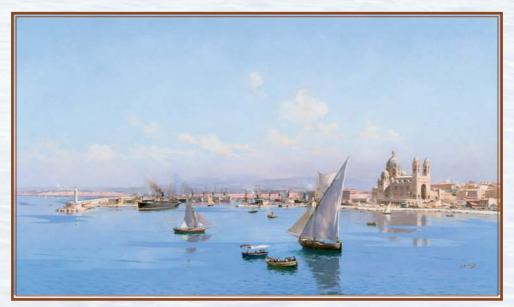




6. Domenico TRACHEL (1830-1897) Navire en perdition au large d'Antibes, 1895, coll. Privée,
 7. Domenico TRACHEL (1830-1897), Vieux pêcheur niçois, c. 1870 coll. privée.



8. Lina BILL (1855-1936), Le fort Saint-Louis au Mourillon (Toulon), C. 1880, Marseille, Collection Musée Regards de Provence



9. Joseph GARIBALDI, Le Port de la Joliette vu du Pharo, Marseille, Collection Musée Regards de Provence



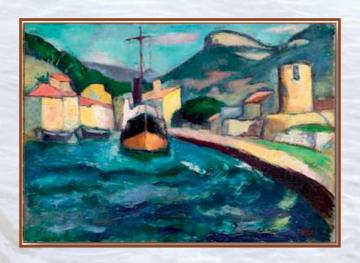
10. Edouard LESSIEUX, Menton, 1905, coll. privée



11. Paul SIGNAC (1863-1935), Le Port de Saint-Tropez, 1892, Saint-Tropez, Musée de l'Annonciade



12. André PETROFF (1894-1975), La barque abandonnée, c. 1950, coll. privée



13. ORTIZ DE ZARATE, Port de Cassis, C. 1930, Marseille, Collection Musée Regards de Provence



14. Ambroise-Louis GARNERAY (1783-1857), La pêche au large de Nice, c. 1843, Nice, Musée Masséna, photo Musée Masséna

II. « Lieux de mémoires » maritimes



15. Statue du bailli Pierre-André de Suffren, 1866, Saint-Tropez, photo O.V.

16. Louis-Joseph DAUMAS Le génie de la Navigation, 1847, Toulon, photo O.V.





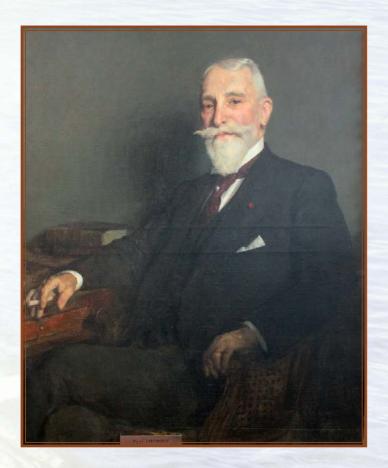
17. Buste de l'amiral Victor Sénés, Toulon, 1918, photo O.V.



18. Détail du décor du palais Lonchamps, 1869, Marseille, photo O.V.



19. Détail d'une mosaïque, La Ciotat, c. 1960, photo O.V

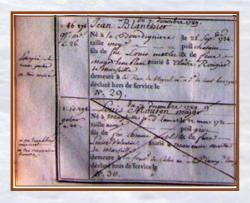


20. Portrait de Paul Desbief, Hôpital Paul Desbief, Marseille, photo R. Durbec



21. Porche des peseurs jurés de Marseille, Marseille, Port, photo O.V.





22. Invalides marseillais de la marine, Archives du service historique de la Marine, Toulon, photos G. Buti



23. Plaque commémorative d'un torpillage en 1918 au large de la Corse, photo mairie de Calvi

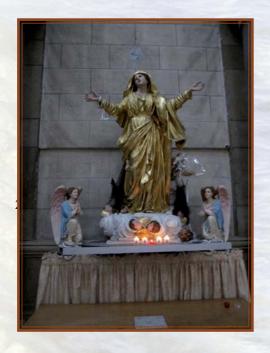


24. Plaque de nom de rue, Grasse, photo O.V

III. Dévotions mariales maritimes



25. Ex-voto, 1786, Vallauris, photo Mairie de Vallauris



26. Statue de Notre-Dame de Bon-Port, Marseille, La Major, photo O.V.



27. Statue de Notre-Dame d'Espérance, Cannes, Eglise du Suquet, photo O.V.



IV. Saints protecteurs des gens de mer



29. DOLABELLA, Saint Raymond de Penafort, 1627, Cracovie, Dominicains, photo L.Thévenon



31. Saint Bernardin sauve une caraque, Triora, 1485, photo L.Thévenon



30. Ex-voto à Ste Claire, Albenga, Duomo, photo L.Thévenon



32. Saint Erasme protège les marins niçois, Nice, Eglise St Giaume, photo L.Thévenon

V. Sauvetage et entraide maritimes



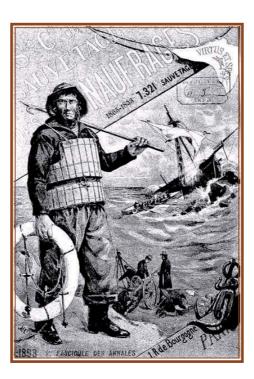
33. Revers de la médaille des pupilles de la Marine, 1862, coll. privée



34. Revers de la médaille d'honneur de la Marine marchande, 1906, collection privée

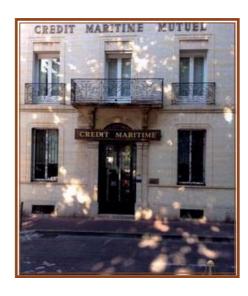


35. Sauveteur médaillé, Le Petit Parisien, 4 mai 1914, Photo BNF



36. Annales du Sauvetage maritime, 1893, BNF, photo D.Rauch

37. Façade du Crédit maritime, Sète, XXème siècle, photo O.V



COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Charles Bonifay

Directeur honoraire de l'URSSAF des Bouches-du-Rhône, Ancien sénateur

Premier Vice-Président : Olivier Vernier

Professeur à l'Université de Nice Sophia-Antipolis, Directeur du département d'Histoire du Droit

Deuxième Vice-Président : Emmanuel Godard Directeur honoraire de la MSA Provence-Côte d'Azur

Vice-Présidente : Geneviève Chabas

Directeur Honoraire de l'URSSAF des Bouches-du-Rhône et du Centre Informatique de Pro-

vence-Alpes-Méditerranée

Secrétaire Général : Jean-Pierre Pallaréa

Directeur des Ressources Humaines de la CARSAT du Sud-Est

Trésorier : Robert Durbec

Ex Fondé de Pouvoir de la CRAM-SE et de la FOSSE

Trésorier adjoint : Gilbert Paccini

Sous-Directeur à la CPCAM des Bouches-du-Rhône

Conseiller : Gérard Arcéga Directeur évaluateur à la CNAMT-TS

Conseiller: Gérard Bertucelli

Directeur Général de la CPCAM des Bouches-du-Rhône

Conseiller : Dominique Létocard

Directeur de la CPAM de Vaucluse

Conseiller: Georges Pellissier

Directeur de la MSA Alpes-Vaucluse

Conseiller : Jean-Pierre Soureillat Directeur de la CAF des Bouches-du-Rhône

Conseiller: Jean-Louis Thierry

Directeur de la CARSAT du Sud-Est

Conseiller: Fabien Zych

Directeur de la Société de Secours Minière d'Alès

COMPOSITION DU COMITE SCIENTIFIQUE

Président : Olivier Vernier

Professeur à l'Université de Nice Sophia-Antipolis Directeur du département d'Histoire du Droit

Vice-Président Charles Bonifay

Directeur honoraire de l'URSSAF des Bouches-du-Rhône, Ancien sénateur

Membre: Marie-Thérèse Avon-Soletti

Maître de conférences honoraire à l'Université de Saint-Etienne

Membre: Yves Baille

Professeur honoraire à la Faculté de Médecine d'Aix-Marseille Association des Amis du Patrimoine Médical de Marseille

Membre: Patrick Barrau

Maître de conférences à l'Université de la Méditerranée Directeur de l'Institut Régional du Travail d'Aix-Marseille

Membre : Jean-Pierre Bénézet

Historien, ancien directeur du laboratoire du CHM Vallauris

Membre : Régis Bertrand
Professeur émérite de l'Université de Provence

Membre: Michel Bourrier

Historien, Villars-sur-Var

Membre: Colette Bourrier-Reynaud

Présidente de l'Association de Sauvegarde du Patrimoine Ecrit des Alpes-Maritimes, Nice

Membre : Anne Carol Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Membre: Geneviève Chabas

Directeur honoraire de l'URSSAF et du CIPAM des Bouches-du-Rhône

Membre: Etienne Desanti (†)

Professeur honoraire à la Faculté de Médecine d'Aix-Marseille

Membre: Jean Dessertaine

Directeur de la Caisse d'Assurance Vieillesse Invalidité et Maladie des Cultes

Membre: Pierre Echinard

Professeur, Marseille

Membre: Claude Herrera

Conservateur aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône

Secrétaire Général de la Fédération Historique de Provence

Membre: Yvonne Knibiehler

Professeur émérite des Universités

Membre : Jean-Bernard Lacroix

Directeur honoraire des Services des Archives des Alpes-Maritimes

Membre: Geneviève Le Bellegou (†)

Ancien sénateur du Var

Membre: Janine Malaussena (†)

Directeur honoraire d'hôpital, Nice

Membre: Claude Marro

Professeur, Cannes

Vice-Président de la Société Scientifique et Littéraire de Cannes et de l'arrondissement de

Grasse

Membre : Robert Mencherini Professeur émérite de l'Université de Provence

Membre: René Merle

Professeur, Toulon

Membre : Jean-Louis Mestre Professeur émérite de l'Université d'Aix-Marseille 3

Membre: Claude Passet

Historien, Monaco

Membre: Alain Ruggiero

Maître de Conférences honoraire à l'Université de Nice Sophia-Antipolis

Membre: Olivier Tholozan

Maître de conférences à l'Université d'Aix-Marseille 3



COMITE D'HISTOIRE DE LA SECURITE SOCIALE

de la Région Provence - Alpes - Côte d'Azur

BULLETIN D'ADHESION

COTISATION ANNUELLE

Organisme:
Adresse:
Représentant légal :
Déclare adhérer au Comité d'Histoire de la Sécurité Sociale de la région Provence – Alpes – Côtes d'Azur et verse la cotisation annuelle de 350 € par chèque libellé à l'ordre du Comité.
Date : Signature :
Adhérent à titre individuel :
Adresse:
E-mail :
Date: Signature:

Nous vous remercions d'adresser ce bulletin, avec votre règlement, au Secrétaire Général :

Monsieur Jean-Pierre PALLARÉA

Directeur des Ressources Humaines

Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail du Sud-Est

35, rue George – 13385 MARSEILLE CEDEX 20

Siège Social: CARSAT du Sud-Est – 35, rue George – 13386 Marseille Cedex 20

2 04 91 85 85 17 Fax: 04 91 85 75 63

http:www.comite-histoire-securite-sociale-paca.asso.fr e-mail: info@comite-securite-sociale-paca.asso.fr

Mentions légales sur le droit d'auteur des textes et des documents iconographiques : Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes des paragraphes 2 et 3 de l'article L.122-5, d'une part, que « les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, sous réserve du nom de l'auteur et de la source, que « les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information », toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite (article. L.122-4). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.
Le Comité d'Histoire de la Sécurité sociale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur remercie vivement Monsieur Jean-Louis Thierry, directeur général de la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail du Sud-Est, et l'ensemble de ses services, pour le concours qu'ils ont apporté à la réalisation de ce périodique.



Directeur de la publication : Charles Bonifay - Rédacteur en chef : Olivier Vernier
Secrétaire Général : Jean-Pierre Pallaréa - Trésorier : Robert Durbec
Mise en page, couverture et impression : Tanguy Roux,
Imprimerie de la Carsat Sud-Est, 35 rue George, 13005 Marseille
N° ISSN : 1633-2024
Dépôt légal à parution