

Revue d'histoire maritime

22
23

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au ^{xx}e siècle



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Charline,
Gérard Le Bouëdec
& Jean-Pierre Poussou

n° 22 - 23
L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité
au xx^e siècle

David Plouviez (dir.)

Depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sineus of Power*, l'analyse de l'économie de la guerre navale est très présente chez les historiens britanniques. À travers ce numéro double, la *Revue d'histoire maritime* souhaite qu'elle prenne bonne place dans l'historiographie française. Le dossier présente ainsi tour à tour comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer, quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte, ou bien encore comment le Parlement français, au début de la Troisième République, n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets.

Six études, qui accompagnent le dossier, composent la rubrique *Varia* : les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au xviii^e siècle ; la Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest à l'époque moderne ; les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au xix^e siècle : un regard intime et singulier ; naviguer en Normandie littorale vers 1660 ; de l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française ; la Grande Guerre sur mer : la Marine et les marins en guerre.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

40 €
979-10-231-0568-1



**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

**L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au xx^e siècle**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

Dossier. Introduction – 979-10-231-1373-0

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

Dossier. David Bramoullé – 979-10-231-1375-4

Dossier. Christophe Masson – 979-10-231-1376-1

Dossier. Isabelle Theiller – 979-10-231-1377-8

Dossier. Benjamin Darnel – 979-10-231-1378-5

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

Dossier. David Plouviez – 979-10-231-1381-5

Dossier. Patrick O'Brien – 979-10-231-1382-2

Dossier. Sébastien Noffcial – 979-10-231-1383-9

Dossier. Frédéric Staffroy – 979-10-231-1384-6

Varia. Thierry Allain – 979-10-231-1385-3

Varia. Youenn Le Prat – 979-10-231-1386-0

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

Chroniques. Caroline Mougne – 979-10-231-1391-4

Chroniques. Thomas Vaisset – 979-10-231-1392-1

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

**Revue dirigée par Olivier Chaline,
Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (21) était consacré aux *Nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*.

Le prochain numéro (24) portera sur *La Gestion et l'exploitation des ressources de la mer de l'époque moderne à nos jours*.

Comité scientifique international

Nicholas Rodger (All Souls Oxford College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Christian Buchet, Gilbert Buti, commissaire général Vincent Campredon, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrière, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime
Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	9
---------------------------	---

I. DOSSIER

L'ÉCONOMIE DE LA GUERRE NAVALE, DE L'ANTIQUITÉ AU XIX^e SIÈCLE

Introduction

David Plouviez	17
----------------------	----

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

Jean-Marie Kowalski	27
---------------------------	----

Financer l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171) : contraintes financières et enjeux politico-économiques

David Bramoullé	43
-----------------------	----

Financer les flottes de guerre : Administrations et usages français en Italie à l'époque du Grand Schisme d'Occident

Christophe Masson	63
-------------------------	----

Les salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi au xiv^e siècle

Isabelle Theiller	77
-------------------------	----

Anatomie financière d'une défaite navale : coûts d'exploitation et gestion budgétaire de la Marine de Louis XIV pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)

Benjamin Darnell	95
------------------------	----

Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)

Augustín González Enciso	117
--------------------------------	-----

Les fournisseurs locaux de l'arsenal de Brest au xviii^e siècle

Olivier Corre	137
---------------------	-----

Entre « l'État et le marché » : La fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823

David Plouviez	157
----------------------	-----

La puissance navale et la précoce industrialisation de l'économie de l'île de Grande-Bretagne, de l'époque de Cromwell au triomphe de Nelson

Patrick O'Brien	175
-----------------------	-----

Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 Sébastien Nofficial	195
Défense des bases navales et crises économiques :Le Parlement au soutien de la Marine (1919-1931) Frédéric Saffroy.....	213

II

VARIA

Retour d'expérience maritimeLes marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII ^e siècle Thierry Allain	235
« Moi je distingue une galère/Au pavillon sicilien » La Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest (France, îles Britanniques) à l'époque moderne Youenn Le Prat	253
Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX ^e siècle : un regard intime et singulier ? Patrick Louvier	277
Naviguer en Normandie littorale vers 1660 Édouard Delobette	303
De l'Ancien Régime au Premier Empire:Les officiers et les équipages de la marine militaire française André Zysberg	345
La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre Tristan Lecoq	369

III

CHRONIQUES

Mémoires de masters, thèses et habilitations en histoire maritime soutenus en 2015	405
Exploitation et utilisation des invertébrés marins durant la protohistoire sur le territoire continental et littoral Manche-Atlantique français Caroline Mougne	409
L'Amiral Georges Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France Thomas Vaisset.....	415

IV
COMPTES RENDUS

Paolo Calcagno, <i>Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra</i>	425
David Plouviez, <i>La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle</i>	427
Jacques Péret, <i>Capitaine Rochelais. Joseph Micheau. Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)</i>	431
Bernard Costagliola, <i>Darlan. La collaboration à tout prix</i>	434
Christian Borde et Éric Roulet (dir.), <i>Les Journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle</i>	436

Varia

DE L'ANCIEN RÉGIME AU PREMIER EMPIRE :
LES OFFICIERS ET LES ÉQUIPAGES
DE LA MARINE MILITAIRE FRANÇAISE

André Zysberg
CRHQ, université de Caen

Cet essai de synthèse voudrait faire le point sur la question de la marine de guerre française au cours des années 1770-1815. Que de passions et de jugements de valeur sur ce sujet ! J'ai toujours été surpris par l'ardeur de ceux qui magnifient la flotte de la guerre d'Amérique et la Marine d'Ancien Régime pour mieux dévaloriser les forces navales de la Révolution et du Premier Empire, comme si la séparation entre l'avant et l'après 1789 était tranchée ! La légende rose s'est formée très tôt avec son complément obligé, la légende noire. La première paternité en revient sans doute à Chateaubriand, qui se souvient d'une sieste sur la plage de Brest, alors qu'il y était venu pour quérir un brevet d'aspirant de marine :

Tout à coup, je suis réveillé par un bruit magnifique [...] les détonations de l'artillerie se succédaient ; la rade était semée de navires : la grande escadre française rentrait après la signature de la paix [...] Tout Brest accourut. Des chaloupes se détachent de la flotte et abordent au Môle. Les officiers dont elles étaient remplies, le visage brûlé par le soleil, avaient cet air étranger qu'on apporte d'un autre hémisphère, et je ne sais quoi de gai, de fier, de hardi, comme des hommes qui venaient de rétablir l'honneur du pavillon national. Ce corps de la Marine, si méritant, si illustre, ces compagnons des Suffren, des Lamoignon, des Du Couëdic, des d'Estaing, échappés aux coups de l'ennemi, devaient tomber sous ceux des Français¹.

Toujours en compagnie de Chateaubriand, nous retrouvons une partie de ces héros au sein de l'armée des princes : « L'émigration générale de ces derniers officiers replongea la France maritime dans cette faiblesse dont Louis XVI l'avait retirée². »

1 François-René de Chateaubriand, *Mémoires d'outre-tombe*, éd. Maurice Levailant et Georges Moulinnier, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1951, t. I, p. 73.
2 *Ibid.*, t. I, p. 313.

Si j'admire ce lyrisme flamboyant, il vaut mieux s'écarter de la légende devenue un lieu commun avec l'usure du temps. Mon point de vue est celui d'une histoire sociale qui s'attache avant tout aux hommes, officiers et équipages. Certes, la mise en œuvre d'une flotte de guerre dépend de multiples paramètres : politiques, techniques et économiques. Quel était l'effet des innovations dans un secteur de pointe tel que la construction navale ? D'un État à l'autre, compte tenu de tous les transferts d'hommes et d'informations (espionnage, circulation des spécialistes et des ingénieurs, comme Henri Chapman), on bâtit à peu près les mêmes types de bâtiments de guerre possédant des performances et des systèmes d'armes comparables. La supériorité provient moins de telle ou telle invention que de la capacité d'un État à savoir gérer le changement. Un exemple pertinent est fourni par les caronades, qui sont employées avec une terrible efficacité par Rodney pendant la bataille des Saintes (1782). Ce type de mortier, permettant de tuer le plus d'hommes possible sur le pont et les gaillards, correspond au choix tactique du combat rapproché : Rodney, vainqueur des Saintes, est le père spirituel de Nelson. Les Français, qui ont éprouvé la terrible efficacité des caronades, pouvaient les fabriquer, mais il fallut attendre une douzaine d'années pour que leur marine militaire soit dotée de telles bouches à feu.

L'on peut aussi discuter le facteur économique. Depuis les années 1780, les vaisseaux sont construits en série à partir de plans modèles, en suivant un mode de production industriel, tant pour le circuit d'approvisionnement en fournitures navales que pour l'organisation du travail, même si la technique reste artisanale. Or, il est certain que, malgré le blocus naval anglais empêchant l'arrivée par mer des matières premières dans les ports français, les arsenaux de la Marine de la Révolution, puis ceux de la Marine impériale – incluant La Spezia, Venise et Anvers – ont été capables de construire d'excellents navires, des frégates en grand nombre et des vaisseaux à deux ponts et trois ponts, au total plus de deux cent cinquante navires mis à l'eau entre 1792 et 1814, soit un « immense effort matériel et humain sans équivalent dans l'histoire navale de la France », comme l'a écrit Martine Acerra³. Cette mobilisation des ressources matérielles n'a pas été payée de retour car ces vaisseaux si bien construits et si bons marcheurs se rendirent parfois à l'ennemi peu de temps après leur lancement. Alors qu'elle sortait victorieuse de la guerre d'Amérique, la Marine française a subi de terribles défaites durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, dont les causes ne tenaient sans doute pas à la moindre qualité de son matériel

3 Martine Acerra, « La construction navale », dans Jean-Marcel Humbert et Bruno Ponsonnet (dir.), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris, Seuil / Musée de la Marine, 2004, p. 58-64.

naval, ni même, lors des batailles décisives comme Aboukir ou Trafalgar, à des forces inférieures en nombre à celles de l'ennemi. On peut estimer que la France perdit 108 bâtiments de guerre entre 1793 et 1804, puis 117 de 1805 à 1814⁴. Bref, la marine militaire a consommé autant de navires qu'elle en a construits au cours de la même période. Il faut aussi évoquer l'ampleur du sacrifice humain : environ 20 000 à 25 000 marins, alors que la population des gens de mer avoisinait 60 000 hommes en 1789.

Nous rechercherons des réponses du côté des marins. Cette problématique de la gestion des ressources humaines – ce que Nicholas Rodger appelle le *manning problem* – a été sous-estimée par les historiens de la puissance navale, du moins ceux qui persistent à fonder exclusivement leurs analyses sur les considérations tactiques et géostratégiques propres à l'histoire-bataille. Quel que soit le génie de Mahan, ses deux essais historiques ne disent rien au sujet des équipages ni sur leur recrutement et leur entraînement, peu de choses sur le choix et la formation des officiers, encore moins sur le travail à bord, la qualité des vivres, l'exercice du canon... Et pourtant, le dialogue entre historiens des marines d'autrefois et officiers des forces navales d'aujourd'hui montre de suite le rôle clé de la logistique et des questions sanitaires : point d'hommes, point d'armements, puisque, de la voile à la propulsion nucléaire, les problèmes humains furent toujours plus ardues à résoudre que les problèmes techniques. La thèse pionnière de Christian Buchet sur la maîtrise de l'espace caraïbe a montré comment, à l'issue de plusieurs catastrophes, la *Royal Navy* résolut empiriquement ses problèmes de ravitaillement et de santé navale au cours du XVIII^e siècle⁵. On sait combien le rôle de Georges Anson fut déterminant. À cet égard, les patrons de la Marine anglaise aux XVII^e-XVIII^e siècles furent-ils les seuls à se préoccuper de cette question cruciale ? Une étude de Jean-Yves Nerzic, au sujet de l'expédition des Français sur Carthagène, montre que, d'un bout à l'autre de cette entreprise, depuis sa préparation dans l'arsenal de Brest en 1696 jusqu'au désarmement en 1698, il y a eu un souci constant des hommes, y compris la présence d'un navire-hôpital⁶. Cependant, la Marine de Louis XV fut à cet égard moins vigilante que celle de Louis XIV. De graves négligences, comme l'embarquement de vivres pourris, conjuguées avec des épidémies de typhus, entraînèrent des catastrophes sanitaires lors des guerres de Succession d'Autriche

- 4 Pour un bilan global et chiffré, voir Jean Meyer et Martine Acerra, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994, p. 151-173.
- 5 Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace Caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1673-1763)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991 ; *id.*, *Marine, économie et société. Un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 2000.
- 6 Jean-Yves Nerzic, « Le service de santé de la marine du roi au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg », *Chronique d'histoire maritime*, n° 55, juin 2004, p. 44-59.

et de Sept Ans. L'amélioration de l'avitaillement et la fourniture d'habillements uniformes aux matelots, donc une meilleure attention portée aux hommes durant la guerre d'Amérique, eurent sans doute des effets bénéfiques, même si la mortalité en campagne resta élevée.

Les travaux d'histoire sociale sur les hommes de la Marine d'État française de la Révolution et de l'Empire ont longtemps fait défaut. Il faut donc saluer la biographie de Rémi Monaque sur Latouche-Tréville⁷, ainsi que la thèse de Pierre Lévêque sur les officiers de marine du Premier Empire⁸. Ces deux études sortent des sentiers battus, des poncifs ordinairement ressassés sur la médiocrité, voire la nullité, de la marine militaire des années 1790-1815. Une autre approche est possible, qui consiste à comprendre au lieu de déprécier systématiquement la Marine française de cette période, qui vécut l'expérience conjointe de la Révolution et de la guerre totale avec la première puissance maritime du monde.

LA MARINE FRANÇAISE EN RÉVOLUTION

La marine militaire a été bouleversée par la Révolution. Les clubs et les nouvelles municipalités ont joué un rôle politique indéniable dans les cités portuaires, où la franc-maçonnerie était aussi bien implantée parmi les officiers que parmi le négoce ; il ne s'agit pas d'un phénomène venu de l'extérieur, d'une anarchie fomentée dans les ports de guerre par des agitateurs tombés du ciel⁹. Les troubles éclatent dès l'été 1789 dans les grandes bases navales et aussi à bord des vaisseaux¹⁰. Les revendications professionnelles se combinent avec la lutte politique, entraînant la totalité des acteurs, du personnel militaire et civil. À Brest, le comte d'Hector, gloire de la guerre d'Amérique, est poussé à la démission, malgré son acceptation de la cocarde tricolore. À Toulon, lors des émeutes de décembre 1789, les ouvriers de l'arsenal fraternisent avec les soldats, les matelots, et surtout avec les officiers marins. Ces mouvements se radicalisent au cours des années 1791-1793. Actif et même militant dans les grands ports, le mouvement sans-culottes déstabilise les chefs de la Marine d'Ancien Régime, même lorsque ceux-ci prennent parti pour les idées nouvelles. C'est le cas de Joseph de Flottes, ci-devant marquis, promu commandant de la

7 Rémi Monaque, *Latouche-Tréville (1745-1804). L'amiral qui défiait Nelson*, Paris, SPM, coll. « Kronos », 2000.

8 Pierre Lévêque, *Les Officiers de marine du Premier Empire. Étude sociale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1998.

9 Ces mouvements insurrectionnels furent inégaux selon les périodes et selon les villes. Consulter : Jean-Pierre Poussou et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Ruptures de la fin du XVIII^e siècle. Les villes dans un contexte général de révoltes et révolutions*, Paris, PUPS, 2005.

10 Recourir également la synthèse de Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1988.

base navale de Toulon, se disant jacobin, ce qui ne l'empêche pas d'être massacré devant la porte de l'arsenal, le 10 septembre 1792. Comparables aux « soviets » de la révolution d'Octobre, des sociétés populaires prennent le contrôle des ateliers et d'une partie des vaisseaux, où des mutineries éclatent sporadiquement, par exemple, à Brest, en mars 1793, dans l'escadre de Morard de Galles. La reprise en mains est l'œuvre du Comité de salut public, qui nomme des représentants en mission dotés de pouvoirs dictatoriaux : Jeanbon Saint-André réquisitionne les ouvriers à Brest et réactive les armements, car il faut se battre contre la flotte anglaise. Le dernier acte insurrectionnel se situe à Toulon, entre la fin août et la mi-décembre 1793, épisode assez paradoxal, puisque cette fois la révolte contre l'autorité apparaît l'œuvre conjointe d'éléments fédéralistes et de royalistes qui livrent le port aux Anglais. Investi par l'armée grâce aux canons du général Bonaparte, Toulon rentre dans le rang. Au début de 1794, la machine à bâtir des vaisseaux se remet en marche. Cet appareil productif n'a pas été cassé par la Révolution malgré, selon les cas, deux à trois années de chienlit ou d'anarchie.

FABRIQUER UNE MARINE RÉPUBLICAINE

La Marine royale est devenue la Marine républicaine à partir de septembre 1792. S'agit-il seulement d'une couche de vernis, qui se superpose à l'ancienne patine ? Le changement se traduit d'abord par des gestes symboliques. On débaptise les navires dont les dénominations sont directement liées aux insignes de la royauté (la *Couronne*, le *Sceptre*) et aux membres de la famille royale, afin de leur attribuer des noms en rapport avec la Révolution : le *Royal Louis* s'appellera désormais le *Républicain* ; le *Dauphin Royal* prend le nom de *Sans-Culottes*, puis celui de l'*Orient* après le renversement du gouvernement du Comité de salut public le 9 thermidor an II (juillet 1794). Fraîchement promu ou commandants issus du cadre d'Ancien Régime, les capitaines de vaisseau patriotes font allégeance au nouveau pouvoir : chef de division à Brest, Latouche-Tréville prend l'initiative de faire hisser le bonnet de la liberté, au sommet du grand mât du *Languedoc*. Les autorités de la ville de Brest sont présentes lors de cette démonstration orchestrée le 10 août 1792, date fatidique de la chute de la royauté. Le bonnet rouge, pavillon de la Marine révolutionnaire, est salué par une salve de 25 coups de canon. Enfin, après avoir été passé en revue, chaque équipage prête serment « d'être fidèle à la nation et la loi, de maintenir la liberté et l'égalité et de mourir à son poste ».

Ci-devant sujets du roi, selon l'expression d'Alain Cabantous, les marins de la République sont devenus des « citoyens du large », qui aspirent à vivre dans un espace de liberté aussi vaste que l'océan, un espace sans frontières, sans

contraintes ni châtements arbitraires, où les distinctions fondées sur la naissance et le rang social seraient abolies. Cet idéal revient à appliquer la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen à bord des vaisseaux de la République. Les règlements exigent de combiner l'obéissance aux ordres avec la douceur et la fraternité qui font des capitaines les vrais pères et les meilleurs amis des matelots. Il est également dit que les capitaines doivent gagner l'estime et l'amour de leurs subordonnés.

350 Comment concilier cette volonté de vivre en hommes libres avec la hiérarchie des grades et la discipline ? La situation sur le terrain montre que le vaisseau de guerre est devenu un lieu de débat politique. Les rapports adressés au ministre de la Marine mentionnent les sociétés populaires qui se sont créées à bord de plusieurs unités, à Brest comme à Toulon, où chaque équipage délibère sur tous les sujets, discute les ordres et adresse des pétitions aux « citoyens amiraux ». Souvent issus de la maistrance, les animateurs de ces « soviets » d'équipage constituent un véritable contre-pouvoir, avec lequel les commandants de bord doivent composer à défaut de quoi ces derniers se doivent de prendre les devants pour conserver l'autorité. En janvier 1793, Latouche-Tréville écrit à son camarade et rival Truguet, ministre de la Marine :

J'ai trouvé un moyen de donner une énergie nouvelle à l'équipage du tonnant, dont la conduite a une grande influence sur celle des équipages. J'ai établi à bord un club qui a tous les avantages que représentent les sociétés populaires bien organisées. On discute, on s'instruit. Je leur communique tous les papiers publics. On y propage les bons principes : la discipline et l'obéissance aux lois sont toujours le résultat des conférences patriotiques qui charment ainsi leur vie laborieuse par des délassements qui tournent au profit de la patrie¹¹.

Le Code pénal maritime d'août 1790 conserve tous les anciens châtements, comme la bouline, qui consiste à faire courir le condamné entre deux rangées de matelots qui frappent leur camarade avec une courte corde. Le nombre de coups est cependant limité à trente et le nombre de passages à quatre. La peine de la cale est maintenue, mais relativement adoucie, puisqu'au lieu d'obliger le marin puni à passer sous la coque du navire, on se borne à le précipiter dans la mer depuis une vergue, le corps lié et lesté par une masse de fonte, puis à le sortir de l'eau au moyen d'un palan, en répétant ce supplice jusqu'à trois fois. Ces sanctions corporelles se trouvent dans toutes les Marines européennes, la britannique se distinguant par une dureté sans égale, qui se retrouvera aussi dans la Marine américaine, rapportée dans *La Vareuse blanche*, le roman de Melville. Cependant, l'usage de la contrainte physique restait aussi une tradition bien

11 Rémi Monaque, *Latouche-Tréville, op. cit.*, p. 303.

ancrée dans la Marine française : Jurien de la Gravière dit encore, au milieu du XIX^e siècle, que l'on fait marcher un vaisseau avec le fouet pour les mousses et les coups de garcette pour les matelots.

Qu'est-ce qui a changé ? L'arbitraire des peines, caractéristique majeure du système pénal d'Ancien Régime a disparu. Comme dans le Code pénal adopté par l'Assemblée législative, le Code pénal maritime définit toutes les infractions et fixe précisément la punition, du simple acte de négligence, passible d'un retranchement de vin, aux crimes les plus graves, qui valent les travaux forcés, voire la peine capitale. Les archives montrent que ce sont surtout les vols, toutes les formes de chapardages et de coulage, plus que l'indiscipline, qui forment l'essentiel du contentieux pénal relatif à la vie à bord. Un autre changement essentiel tient aux modalités du jugement, puisque les sentences comportant une peine afflictive doivent être prononcées par un jury comprenant, quand il s'agit de juger un matelot, un officier-major, trois officiers mariniers et trois matelots. Dans le cas d'un officier marinier, ce tribunal comprend deux officiers-majors et cinq officiers mariniers. Il est clair qu'une telle mesure revient à ôter au capitaine le pouvoir d'exercer la justice à bord du navire qu'il commande : c'est une vraie révolution, puisque l'exercice du droit de punir se trouve désormais sous le contrôle de la maistrance et des matelots. Ces dispositions sont corrigées en deux étapes. Lors de son séjour à Brest, par le décret du 16 pluviôse an II (4 février 1794), Jeanbon Saint-André modifie la composition du jury, qui est désormais présidé par le commandant. Dans le même esprit, le décret impérial du 22 juillet 1806 abolit le jury et restitue pleinement le droit de punir au capitaine commandant le navire, sauf pour les crimes les plus graves, qui relèvent d'un conseil martial présidé par un officier général ou par le préfet maritime.

Dès 1790, les idéologues de la Révolution remettent en question l'armée de métier, estimant que l'esprit de corps, les privilèges et l'origine noble de la plupart des officiers constituent des obstacles majeurs à la transformation des armées de terre et de mer en une force patriotique au service de la nation. Paradoxalement, ceux qui défendent le plus ardemment cette conception révolutionnaire au sein du comité de Marine de l'Assemblée constituante sont des nobles, qui appartiennent à la Marine royale, comme Jean-Baptiste de Nompère de Champagny (1756-1834) et le comte de Kersaint (1742-1822). Le projet commun de ces deux réformateurs consiste à fusionner la marine militaire avec la marine marchande. Ils posent le principe qu'un matelot du commerce et un matelot d'un navire militaire font le même métier. Il en va de même pour les officiers. Les équipages et l'encadrement étant interchangeables, on pourrait allégrement supprimer la Marine royale au profit d'une nouvelle Marine.

Observons que l'idée des vases communicants entre les deux marines est appliquée en France depuis plus d'un siècle, car les équipages des vaisseaux de ligne sont déjà exclusivement constitués avec des marins de métier, non seulement les navigants au long cours et à la pêche lointaine, mais aussi des gens de mer se servant de petits bateaux pour pratiquer le microcabotage et la pêche au poisson frais. De la même façon, une partie des officiers de la marine marchande servent aussi en temps de guerre comme officiers auxiliaires ou « officiers bleus », avec les grades de capitaine de flûte, de lieutenant de frégate et de capitaine de brûlot. Certains d'entre eux passent complètement dans la marine militaire¹². Le plan Kersaint se distingue en considérant qu'il faudrait appeler tous les jeunes Français à servir dans la Marine de la nation et plus seulement ceux qui exercent une profession en rapport avec le milieu maritime. Kersaint et Champagny se rejoignent en ne se souciant absolument pas de la transformation des marins en combattants. Rien n'est développé sur l'instruction au port et en mer, sur l'entraînement à la manœuvre du canon, point capital qui conditionnait complètement la force d'une flotte de combat, puisque la cadence et la précision du tir importaient plus que le nombre des bouches à feu, souvent égal de part et d'autre de la ligne de bataille. Champagny, ancien lieutenant de vaisseau, qui a été blessé grièvement aux Saintes, puis a commandé un bâtiment de la Royale, ne craint pas d'affirmer, le 13 janvier 1791, en rapportant la loi sur la nouvelle Marine, que « le matelot du vaisseau de guerre n'a pas besoin d'une pratique différente de celle du bateau de commerce; il n'a donc pas besoin d'une école particulière¹³ ». Taillant sa route dans ce sillage, Kersaint obtient la dissolution du corps des canonniers-matelots et de l'école qui, dans chaque base navale, permettaient d'obtenir d'excellents chefs de pièce et maîtres canonniers. Les députés votent aussi allègrement la liquidation des écoles d'Alès et de Vannes où, depuis 1786, l'on éduquait les élèves officiers¹⁴.

12 Les « officiers bleus » sont ainsi appelés car ils portaient un uniforme bleu, avec des parements et revers de même couleur, tandis que ceux du « grand corps » étaient revêtus d'un habit écarlate, des bas au col. Voir Jacques Aman, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle*, Genève, Droz, 1976.

13 Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la Marine française*, Paris, Perrin, 1988.

14 Rappelons que, depuis les réformes de Colbert, les aspirants officiers sont formés dans le cadre des compagnies de gardes de la Marine et qu'il fallait être noble pour y entrer, mais les exceptions restaient possibles, tandis que d'autres voies, comme la course, permettaient à des fils de marchands de devenir officiers dans la Marine royale. Ce système de recrutement assez large sur le plan social et même géographique se fige et se rétrécit au cours du XVIII^e siècle. La petite noblesse des provinces maritimes, comme à Toulon et à Brest, défend âprement son quasi-monopole pour l'entrée dans les compagnies des gardes de la Marine. Après les défaites subies pendant la guerre de Sept Ans, les gardes de la Marine sont supprimés au profit de l'école du Havre, fondée en 1773. Cette école est contestée et supprimée lors de la promulgation des ordonnances de Castries sur la Marine. Pour en savoir plus, recourir à l'ouvrage de Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS Éditions, 1991.

En quelques mois, tout le dispositif d'apprentissage des cadres et des équipages issu de l'Ancien Régime est détruit.

Le point noir, c'est la formation des officiers car, sous l'Ancien Régime, il fallait une douzaine d'années pour que des jeunes gens deviennent à la fois des marins et des guerriers, tout en possédant un bagage suffisant en mathématiques, en astronomie et en physique... La loi du 10 août 1791 institua des cours publics d'hydrographie – science et technique de la navigation –, revenant à créer ce qui existait déjà dans les ports français depuis la fin du XVI^e siècle. On organisa aussi un concours annuel pour recruter des aspirants et des enseignes, en réservant les deux tiers des places à ceux qui possédaient déjà une expérience maritime, quelle qu'elle soit. Comme la suppression des écoles d'officiers posait problème, la loi du 30 vendémiaire an IV (22 octobre 1795) recréa des centres de formation d'aspirants dans les trois bases navales de Brest, Toulon, et Rochefort. Cependant, cette mesure salutaire resta lettre morte, faute de crédits, d'organisation et d'enseignants compétents. La thèse de Pierre Lévêque montre l'extrême diversité des parcours et des expériences, qui rappelle la première Marine de Louis XIV. Chacun se débrouille comme il peut : en s'adressant à la bonne vieille école d'hydrographie qui formait les pilotes et des maîtres dans les ports, en suivant des cours particuliers, voire en entrant dans les premières écoles d'ingénieurs. C'est le cas de Louis-Aimé Cosmao Dumanoir, né en 1783, qui s'embarque comme novice en 1796, puis quitte la Marine républicaine pour intégrer l'École polytechnique en 1799, d'où il sort ingénieur en 1801, pour revenir dans la Marine d'État avec le grade d'aspirant ; il est promu enseigne de vaisseau en 1805 et lieutenant de vaisseau en 1808. Cet exemple montre que les futurs officiers de la Marine impériale apprenaient le métier de marin sur le pont et les gaillards, ce qui était la meilleure école, puis devenaient souvent étudiants avant d'obtenir un grade en rapport avec leur niveau d'instruction. La normalisation du début du cursus ne se stabilisa qu'à partir de 1810, lorsque Napoléon créa deux écoles spéciales de la Marine, où les aspirants servirent sur deux vaisseaux, ancêtres du *Borda* : le *Tourville* à Brest et le *Duquesne* à Toulon.

L'ÉPURATION RÉVOLUTIONNAIRE

Voici le portrait de groupe des officiers de la Marine royale française à la veille de la Révolution¹⁵. Ceux du grand corps, officiers auxiliaires non compris, comprenaient 1 657 hommes, dont :

15 La statistique ci-dessous est extraite de Michel Vergé-Franceschi, « Les officiers de marine en 1789 », dans *Marine (1789-1989)*, Paris, Musée national de la Marine/Association des Amis de l'Hôtel de la Marine, 1989, cat. exp. : Paris, Musée national de la Marine, 2 mai-15 mai 1989.

- l’amiral de France, le duc de Penthièvre, petit-fils de Louis XIV, patron de la flotte ;
- 3 vice-amiraux (le quatrième vice-amiral, Suffren est mort en 1788) ;
- 15 lieutenants généraux des armées navales ;
- 41 chefs d’escadre ;
- 40 chefs de division ;
- 90 capitaines de vaisseau ;
- 97 majors ;
- 578 lieutenants de vaisseau ;
- 431 sous-lieutenants de vaisseau ;
- 361 élèves officiers.

354

La répartition entre les officiers généraux, les commandants de bord et leurs subordonnés apparaît assez équilibrée, compte tenu de l’importance de la flotte, en pleine phase ascendante depuis la guerre d’Amérique, puisqu’elle atteignait soixante-treize vaisseaux et soixante-quatre frégates en 1790¹⁶. De même, l’effectif des élèves officiers semble montrer une Marine possédant la capacité de renouveler ses cadres. La seule ombre au tableau est constituée par l’âge des vice-amiraux et des lieutenants généraux, chefs glorieux et talentueux de la Marine de Louis XVI, octogénaires ou septuagénaires comme Guichen ou Lamotte-Piquet, qui disparaissent respectivement en 1790 et 1791. Ce groupe apparaît homogène, puisque la quasi totalité de ces officiers d’épée est issue de la noblesse. Toutefois, les travaux de Michel Vergé-Franceschi ont montré que cette appartenance masquait des contrastes sensibles en matière de fortune et surtout d’origine sociale car, dans bien des cas, il s’agit d’une noblesse récente, acquise grâce au négoce. Dans d’autres cas, l’anoblissement distingue des roturiers ayant accompli des actions d’éclat, notamment dans la guerre de course. Enfin, et c’est un trait essentiel, la petite noblesse, assez besogneuse, compose une bonne partie du corps des officiers de marine, car il n’y avait pas de vénéralité des grades, comme dans l’armée de terre. Il s’agit d’un corps illustré par des grandes pointures intellectuelles, comme Bougainville, La Pérouse, Fleurieu et Borda, pour ne citer que les plus fameux d’entre eux. Les officiers de la Marine royale furent à la fois des guerriers et des savants, tel Jean-René Antoine Verdun de la Crenne. Né en 1741 à Aucy dans l’Avranchin, ce marin normand prend part à la guerre de Sept Ans, participe ensuite à plusieurs expéditions scientifiques en tant que spécialiste d’hydrographie et des instruments de navigation, puis il fait preuve de sa valeur militaire pendant la guerre d’Amérique. Ces officiers ont pris leur revanche contre l’Angleterre et lavé les humiliations subies pendant la guerre

¹⁶ Voir Jan Glete, *Navies and Nations. War, warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiskell International, 1993, t. 1, p. 279.

de Sept Ans. Tous vénèrent Louis XVI, père de la Marine victorieuse. Le voyage menant le roi à Cherbourg en 1786 afin de vérifier l'avancement des travaux de la grande digue est un moment d'apothéose et de fusion affective de toute la flotte royale.

La plupart des officiers de marine, adhérant à l'esprit des Lumières, accueillent favorablement la Révolution de 1789, parente de la Révolution américaine, pour laquelle ils se sont battus. Ces marins veulent rester fidèles au roi, plus qu'à la royauté. C'est ce lien presque affectif avec Louis XVI, qui explique la désertion du grand corps, lorsque le souverain est critiqué, humilié, poussé à la fuite et à la faute, arrêté à Varennes, jugé pour cause de trahison et exécuté le 21 janvier 1793. La dernière pensée du souverain déchu aurait été pour la Marine, lorsqu'il demanda, au pied de l'échafaud : « A-t-on des nouvelles de Monsieur de Lapérouse ? » L'affection sincère et profonde des officiers de la Marine royale pour Louis XVI ne constitue pas la seule explication. Entraient aussi en compte le découragement vis-à-vis des mouvements insurrectionnels qui désorganisaient le travail des arsenaux, le dégoût face aux mutineries, l'impression que toute la Marine se retrouvait complètement chamboulée, le « cul par-dessus tête »... Dans les ports, comme dans toute la France, les émeutes visant la noblesse – « Les aristocrates à la lanterne », disait une chanson – ont aussi provoqué l'effroi des familles d'officiers, leur souci de se cacher, sinon de se réfugier à l'étranger, en attendant que l'orage se passe. Il y a eu deux vagues de départ parmi les officiers de la Marine royale.

La première s'est produite entre l'été 1789, dès les premières journées révolutionnaires, et l'automne 1792, qui marque le grand tournant de la Révolution, le passage de la monarchie constitutionnelle à la république. Au 1^{er} octobre 1791, sur 804 officiers de marine recensés – soit près des deux tiers du corps de 1789, aspirants non compris –, 125 sont déclarés « présents au port », 107 « en congé », 31 en « instance de retraite », 270 embarqués et 271 « absents sans congé »¹⁷. La seconde vague de retraits touche tous les officiers d'origine noble, quel que soit leur grade, puisque le décret du 7 octobre 1793 les traite tous comme des suspects ou des traîtres potentiels, et les chasse de la Marine, en attendant leur expulsion de France, ordonnée le 16 avril 1794. Des commandants et des chefs d'escadre ayant pourtant donné la preuve de leur loyalisme républicain, comme Latouche-Tréville, Truguet, Morard de Galles, Villeneuve, Decrès et Brueys d'Aigalliers, sont destitués et parfois emprisonnés en 1793-1794. Il s'est produit une véritable épuration provoquée par les militants

17 Chiffres cités par Gilbert Bodinier, « La républicanisation de la Marine en l'an I et l'an II », dans Michel Biard, Annie Crépin et Bernard Gainot (dir.), *La Plume et le Sabre. Volume d'hommages offerts à Jean-Paul Bertaud*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, p. 249-259.

sans-culottes, très actifs dans les cités portuaires, qui exigent la liquidation de la caste des officiers d'Ancien Régime. L'un des chefs de la contestation, pilote sur un vaisseau de 80 canons, témoigne des raisons de ce rejet :

Je fus l'un des premiers à réclamer contre l'arbitraire et la vanité de ce corps qui, par excellence, se faisait appeler Grand Président de l'assemblée des pilotes, nous nous adressâmes au citoyen Dalbarrade, membre du comité de Marine, pour faire abolir cette classe ; elle le fut¹⁸.

356 Selon une estimation globale donnée sans source chiffrée et justifiée, les neuf dixièmes des officiers de la ci-devant Marine royale auraient quitté leur poste. Cependant, des analyses plus fines montrent un bilan nuancé qui contredit l'idée que la presque totalité des cadres de la Marine d'Ancien Régime a refusé de servir la République et a préféré rejoindre le corps royal de la Marine formé par les officiers émigrés. Il faut d'abord distinguer selon les grades et les générations. Presque tous les officiers généraux – les plus âgés – ont quitté la Marine, ainsi que la plupart des capitaines de vaisseau, tandis qu'une partie – entre le tiers et la moitié – des lieutenants et des officiers subalternes sont restés à leur poste, en espérant souvent un avancement. D'autres n'ont pas émigré, se sont cachés en France même, portés absents ou sans congé. Et enfin beaucoup d'officiers, qui ont été exclus de la Marine en 1793-1794, à cause de leur appartenance à la noblesse, furent réintégrés à leur demande entre 1795 et 1800¹⁹.

LA NAISSANCE D'UN CORPS NOUVEAU

Cette épuration entraîna-t-elle une pénurie de cadres dans la Marine d'État, alors que la France déclarait la guerre à l'Angleterre, la première puissance maritime de l'Europe, le 1^{er} février 1793 ? Le retrait de la totalité des officiers généraux en 1790-1792 a permis la promotion rapide d'une vingtaine de capitaines de vaisseau, ceux qui sont restés dans le corps après la Révolution, futurs patrons de la Marine impériale, accédant en quelques mois aux grades de chef de division et de contre-amiral. Latouche-Tréville apparaît comme le personnage emblématique de cette période. Louis-René Madeleine Le Vassor, comte de Latouche-Tréville, naît en 1745 dans une famille de la noblesse parisienne liée au lobby des planteurs antillais, qui s'est « engouffrée dans la Marine »²⁰, pour reprendre l'expression de son biographe, Rémy Monaque.

18 Pierre Lévêque, « Les officiers de marine », dans Jean-Marcel Humbert et Bruno Ponsonnet (dir.), *Napoléon et la mer, op. cit.*, p. 89.

19 Michel Vergé-Franceschi, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », dans *Histoire, économie et société*, vol. 9, n° 2, 1990, p. 259-286.

20 Rémy Monaque, *Latouche-Tréville (1745-1804). L'amiral qui défiait Nelson, op. cit.*

Malgré le soutien de sa parentèle – son père et son oncle paternel sont tous deux lieutenants généraux du corps –, et ses qualités personnelles, Latouche franchit les échelons avec la lenteur caractéristique des cursus d'Ancien Régime qui privilégiaient l'ancienneté sur le mérite : entré dans les gardes de la Marine en 1777, capitaine de vaisseau en 1782 à l'âge de 37 ans, moyenne honorable, sans plus, pour un homme qui compte déjà vingt-cinq ans d'ancienneté dans la Marine.

Sa carrière connaît une accélération décisive en 1785, lorsqu'il est nommé adjoint de Fleurieu à la direction des ports et arsenaux. Latouche est aussi un proche du duc d'Orléans, dont il devient le chancelier en 1787. Cet homme très entreprenant mène de front plusieurs carrières : administrateur de la Marine, brasseur d'affaires et homme politique proche, très proche, de la maçonnerie. Lorsqu'il est élu député de la noblesse du bailliage de Montargis aux États généraux, Latouche-Tréville fait partie du groupe de quarante-sept députés de la noblesse qui décident de rejoindre les députés du tiers état pour constituer l'Assemblée nationale. À partir du printemps de 1792, Latouche s'éloigne opportunément des d'Orléans et obtient un commandement dans l'escadre de Morard de Galles. C'est le démarrage d'une carrière d'officier général dans la Marine de la République, puis celle de l'Empire, qui lui permet, en dépit de quelques vicissitudes, de donner la mesure de son talent, de son esprit combatif et de son sens de l'organisation. L'amiral Latouche-Tréville commande la flotte et le port de Boulogne, où il met en échec Nelson. Possédant la confiance de Napoléon I^{er}, il devait prendre la tête de la flotte de la Méditerranée, lorsqu'il mourut subitement à bord du *Bucentaure*, en août 1804. Villeneuve commanda à sa place les équipages qui se battirent à Trafalgar contre Nelson et ses compagnons d'armes, surnommés la « bande de frères ».

Certaines carrières montrent une parfaite continuité entre l'Ancien Régime et la Révolution, comme celles de Villaret de Joyeuse et de Rosily-Mesros. Né en 1763, Louis-Thomas Villaret de Joyeuse a été l'un des compagnons de Suffren dans la campagne des Indes. Lieutenant de vaisseau en 1784, il est promu au grade de capitaine de vaisseau en janvier 1792 et « bombardé » contre-amiral en novembre 1793, soit un avancement foudroyant qui le porte à commander en chef la flotte affrontant les Anglais lors des combats de prairial an II (28 mai-2 juin 1794). Cet homme issu de la grande noblesse – il portait le titre de comte –, qui passe sa jeunesse à la cour de Versailles, n'est pas inquiet en 1793. C'est le cas également du comte François-Étienne de Rosily-Mesros, né à Brest en 1748, fils d'un capitaine de vaisseau, modèle de l'officier scientifique et combattant, qui participe en 1771-1772 à l'expédition de découverte du Pacifique dirigée par Kerguelen, puis se trouve aux avant-postes de la guerre d'Amérique, puisqu'il commande le lougre le *Coureur* lors

du combat qui opposa la *Belle Poule* à la frégate britannique HMS *Arethusa* en juillet 1778. Capitaine de vaisseau en 1784, il dirige plusieurs campagnes de reconnaissance hydrographique sur les côtes de la mer Rouge, du golfe Persique, de l'Inde, de la Chine et des Philippines. Promu contre-amiral en janvier 1793, puis vice-amiral en septembre 1796, ce spécialiste de cartographie devient le directeur du Dépôt des cartes et plans de la Marine, suscite des missions scientifiques, et remet sur pied le corps des ingénieurs géographes.

Le même courant porte une partie des enseignes et des lieutenants de vaisseau de la Marine royale vers le grade de capitaine de vaisseau de la Marine républicaine. Toutefois, il ne faut pas exagérer l'ampleur de ce mouvement, car le corps des officiers se trouve en même temps profondément transformé par l'arrivée de nouveaux cadres. Ce phénomène n'a rien de nouveau, car lorsque Colbert constitua une flotte permanente et créa le corps des officiers entretenus à l'année, nous savons que le milieu de la marine de commerce et de pêche fournit une bonne partie des officiers navigants de la Marine d'État de Louis XIV, comme le montre la trajectoire glorieuse des Duquesne, des Gabaret, des Panetié, des Bart et des Duguay-Trouin, pour ne citer que les plus fameux. Puis, durant la majeure partie du XVIII^e siècle, la noblesse, pour des raisons sociales et économiques, a monopolisé les grades d'officiers. La Révolution de 1789 reproduit ainsi le processus égalitaire, qui permet de renouveler l'encadrement en faisant appel à des milieux très divers :

358

- les officiers des grandes compagnies de commerce, comme la Compagnie des Indes ;
- le groupe des marchands et des négociants dans les places portuaires qui se recoupait largement avec celui des capitaines et pilotes au long cours ;
- le milieu très remuant de la maistrance des flottes de guerre et de commerce, parfois des matelots ;
- les maîtres au cabotage ;
- les fils de la petite bourgeoisie terrienne qui sont attirés par la mer et la vie sur les vaisseaux.

Ceux qu'on appelait les « officiers bleus », cantonnés au rôle de capitaines de flûtes, transportant des troupes et des munitions avant la Révolution, furent les premiers à prendre le commandement des frégates et des vaisseaux de ligne. Prenons l'exemple de l'amiral Ganteaume, le souffre-douleur de Napoléon I^{er}. Né à La Ciotat en 1755 dans le milieu des capitaines de tartanes, Honoré-Joseph Ganteaume sert comme officier auxiliaire pour la Compagnie des Indes, puis il est très vite aspiré par la marine de guerre, où il devient lieutenant de vaisseau, capitaine de vaisseau en février 1794 et chef de division en 1795 : trois ans de campagne seulement pour devenir officier général. Ganteaume n'est pas une grande pointure, mais un politique qui sait manœuvrer, organiser en tant que

second ou adjoint, suivre le bon sillage. Il est le chef d'état-major de Brueys lors de l'expédition d'Égypte, et est promu contre-amiral en 1798. Sa fortune naît de sa rencontre avec Napoléon Bonaparte, qu'il ramène vers la France à bord de la frégate la *Muiron*, en évitant les patrouilles anglaises : l'en-tête du papier à lettres de Ganteaume portait une vignette représentant cette frégate providentielle avec une étoile sur le coin droit, image rappelant les ex-voto marins, dont la légende indiquait : « nous gouvernions sur son étoile ».

Aucun secteur de l'activité maritime ne reste à l'écart : ainsi les maîtres des navires morutiers demandent « que la voie des honneurs leur soit ouverte ». Ce mouvement, qui ne concerne pas exclusivement les capitaines marchands, s'étend à la maistrance, voire aux simples matelots. Né à Louisbourg, dans l'île Royale en 1752, Pierre Martin navigue comme pilote au commerce sur toutes les mers du globe, de l'Atlantique nord à l'océan Indien. Levé au service du roi pendant la guerre d'Amérique, il se distingue à plusieurs reprises aux combats de la Grenade et de Savannah (1779). Après la fin du conflit, il reste dans la Marine royale en tant qu'officier auxiliaire, effectuant diverses missions qui lui valent une commission de lieutenant de vaisseau en 1788. La Révolution le propulse aux grades supérieurs de la Marine : capitaine de vaisseau en février 1793, chef de division l'année suivante, vice-amiral en mars 1796, enfin préfet maritime de Rochefort en 1801.

On peut distinguer deux profils d'officiers citoyens : les politiques, comme Martin, un meneur d'hommes fort en gueule, un mufler de lion ; les professionnels du commandement en mer, comme Nielly. Né à Brest en 1751, fils d'un officier bleu, Joseph-Marie Nielly débute comme mousse sur un vaisseau de guerre, à l'âge de 13 ans. Il travaille dans la marine de commerce, d'abord comme matelot, puis apprend le pilotage, enfin devient capitaine au long cours en 1774. Il sert aussi dans la Marine royale, où il est promu capitaine de frégate, escortant des convois pendant la guerre d'Amérique. Nielly navigue ensuite au commerce jusqu'à la Révolution, qui le rappelle au service de la Marine d'État. Nommé capitaine de vaisseau en janvier 1793 et contre-amiral dix mois plus tard, il capture une frégate et une corvette anglaises, en s'emparant aussi du convoi que ces deux bâtiments escortaient. Excellent chasseur et fin tacticien, il réussit d'autres affaires similaires en 1794, puis commande des escadres les années suivantes. Nielly achève sa carrière comme préfet maritime de Dunkerque, quittant le service en 1803 après une brouille avec Decrès, le médiocre ministre de la Marine, qui savait écarter les meilleurs amiraux. Cette démission prématurée prive la Marine de l'un de ses meilleurs éléments.

La période impériale apporte un changement, dans la mesure où les aspirants formés à partir de 1791 ont progressivement intégré le corps des officiers. Il s'est

aussi produit un effet de génération, puisque les anciens cadres de la Marine royale se font de plus en plus rares, à moins qu'ils ne soient devenus officiers généraux. Il y avait environ 1 200 officiers vers 1810, élèves officiers non compris, soit un effectif sensiblement égal à celui de la flotte royale en 1789. La thèse de Pierre Lévêque montre que les cadres de la Marine impériale qui proviennent surtout de la marine marchande, qui sont capitaines et pilotes avant et après la Révolution, fournissent presque un officier sur deux. Le poids de la Marine d'Ancien Régime est devenu infime s'il s'agit d'hommes qui étaient déjà officiers en 1789. Cependant, il est important d'observer que le cinquième des officiers est néanmoins issu de la maistrance de l'ancienne Marine. Or nous avons souligné que ces professionnels de la manœuvre et de la navigation s'employaient alternativement dans la flotte de commerce et dans la flotte de guerre. On peut en déduire que les deux tiers des officiers de la Marine impériale ont travaillé à un moment ou un autre de leur carrière pour le secteur de la marine marchande. Ces hommes de la maistrance ont aussi joué un rôle politique sur les vaisseaux durant la période révolutionnaire. Promus lieutenants, puis capitaines de vaisseau, ils se sont assagis, comme le citoyen Cocault, l'un des meneurs des mouvements insurrectionnels de 1790, qui est considéré par son chef comme un « officier distingué ». Ce personnage assez truculent est maintenu dans les cadres pendant la Restauration et prend sa retraite en 1823 avec le grade de contre-amiral honoraire²¹. Ces officiers de la Marine impériale n'étaient pas des hommes vulgaires et incompétents, comme on peut le lire dans des ouvrages stigmatisant la Marine révolutionnaire et impériale, mais de bons professionnels possédant un esprit de corps, qui servirent leur patrie dans un contexte très éprouvant. Il faut souligner le talent et le courage de la majeure partie des capitaines de vaisseau français qui se sont battus comme des lions à Trafalgar et ont galvanisé leurs équipages, notamment des hommes issus de la marine de commerce, comme Lucas et Infernet. La valeur de ces commandants n'était pas moindre que celle des officiers de la Marine d'Ancien Régime. En faisant appel à la flotte de commerce et de pêche, la Marine de la Révolution et de l'Empire retrouve ces « officiers matelots élevés dans la bouteille » que demandait autrefois le cardinal de Richelieu.

Le profil des officiers généraux de la Marine napoléonienne apparaît très différent de celui des lieutenants et capitaines. Presque tous les officiers généraux de la Marine impériale ont servi dans la Marine d'Ancien Régime. Nous retrouvons ici les plus jeunes officiers de la guerre d'Amérique, qui sont passés capitaines de vaisseau dès les années 1790 et sont entrés dans le club des officiers généraux avant 1800. Ces hommes, comme Decrès, Villeneuve,

21 Pierre Lévêque, « Les officiers de marine », art. cit., p. 88.

Brueys, et bien d'autres, ont été promus par la Révolution, choyés par l'Empire, dotés de titres de baron et de comte pour la plupart d'entre eux, mais sont restés également des nostalgiques de la Marine de Louis XVI... Leur état d'esprit, tourné vers ce passé glorieux et surévalué, n'est pas du tout favorable à l'audace et à l'innovation. Ils sont tétanisés par Napoléon, qui croit tout savoir sur la Marine, mieux que les amiraux, et impose des choix stratégiques calamiteux – le blocus continental, par exemple. Choix d'un terrien – même s'il a beaucoup navigué – qui se retournent contre la France, comme le projet d'invasion de l'Angleterre, alors que tant d'autres entreprises de ce genre ont échoué depuis la reprise de la « Seconde guerre de Cent Ans²² ». Ces officiers généraux éprouvent aussi un véritable complexe d'infériorité vis-à-vis de la Marine anglaise, dont les victoires ont sapé leur combativité. Ils partagent une culture de perdants, le souci de ne pas compromettre le pavillon, de ne pas prendre de risques. Villeneuve écrit cette phrase terrible quelques semaines avant la bataille de Trafalgar : « Un succès à forces égales est impossible. [...] L'ennemi nous battra avec des forces même inférieures d'un tiers²³. » La comparaison entre la flotte britannique et la flotte française nous conduit à poser la question des équipages.

LE RECRUTEMENT DES ÉQUIPAGES

Depuis le milieu du xvii^e siècle, l'armement des vaisseaux de guerre exigeait une énorme quantité d'hommes. L'équipage d'un soixante-quatorze canons de la guerre d'Amérique comprenait une quinzaine d'officiers-majors, une centaine d'officiers marinières, environ cinq cents matelots et mousses, et une centaine de soldats, soit en ajoutant les domestiques et le personnel chargé des munitions de bouche, un total de sept cents à sept cent cinquante hommes. En effectuant le quotient du nombre d'hommes par le nombre de pièces d'artillerie, on obtient un coefficient qui est à peu près constant sur tous les types de navires français, soit 10 hommes par canon. Les vaisseaux anglais sont un peu moins gourmands en main-d'œuvre : six cent soixante-dix hommes environ, vers 1785, sur un soixante-quatorze canons de la *Royal Navy* au lieu de sept cents dans la Royale. L'explication n'est pas si évidente. On a besoin d'une quinzaine d'hommes pour servir un canon de trente-six livres, énorme masse de fonte pesant plus de quatre tonnes et mesurant plus de trois mètres de longueur,

22 Jean Meyer est l'inventeur de cette expression souvent reprise, qui montre la continuité politique et stratégique de l'affrontement naval franco-anglais des années 1689-1815. Voir son article pionnier : « Louis XIV et les puissances maritimes », *xvii^e siècle*, n° 123, « Louis XIV et l'Europe », avril-juin 1979, p. 155-172, en ligne, disponible à l'adresse : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9735601c/f53.image>, consulté le 24 mai 2017.

23 Cité par Auguste Thomazi, *Les Marins de Napoléon*, Paris, Tallandier, 2004, p. 157.

qui est la pièce du plus gros calibre. Lors d'un combat, un vaisseau ne tire presque jamais des deux bords. La bordée active, celle de bâbord ou de tribord, mobilise 400 hommes dans les deux batteries, une sur chaque pont. On envoie en l'air une centaine d'hommes pour la manœuvre des voiles et du gréement, plus une centaine de soldats perchés dans les hunes et postés sur les gaillards. Un tel nombre d'hommes se justifiait uniquement pendant une bataille, événement très rare en temps de guerre. Hormis ce cas, l'équipage d'un vaisseau de guerre apparaît pléthorique. L'alternance des quarts laisse le temps de se reposer, de manger, de se distraire, de s'entraîner aux manœuvres et au tir. Il y a toujours d'excellents pêcheurs à bord d'un navire de guerre, qui fournissent du poisson frais pour tout le monde. La vie quotidienne sur un tel vaisseau est nettement moins harassante qu'à bord des navires de commerce, où l'armateur calcule au plus juste le nombre d'hommes : une trentaine vers 1780 sur un bâtiment de 500 tonneaux, alors qu'un vaisseau de ligne jaugeant 2 000 à 3 000 tonneaux embarque six cent cinquante à sept cent cinquante hommes²⁴. La gestion d'un tel équipage posait de multiples problèmes : ceux du ravitaillement, de l'eau, de l'hygiène. Il fallait surtout trouver des hommes, beaucoup d'hommes : 30 000 environ, pour armer une flotte d'une trentaine de vaisseaux et d'une vingtaine de frégates.

L'Angleterre et la France ont opté pour deux systèmes de recrutement des équipages qui semblent s'opposer. La *Royal Navy* est restée fidèle à la presse, sous la forme de rafles opérées à terre par les *press gangs* et des ponctions d'hommes pratiquées en mer sur les navires de commerce. Tous les hommes « pressés » ne sont pas des marins. On sait que des vagabonds, des jeunes gens sans emploi, des apprentis et des compagnons, voire des fils de bourgeois, bref une large partie de la population des cités portuaires pouvait être touchée par ce système. La coercition de la presse s'avère paradoxale, comme le remarquait Voltaire, dans un pays qui a adopté une loi fondamentale protégeant les sujets du roi contre les arrestations arbitraires... La presse se combine avec le recours traditionnel aux engagements volontaires : des détachements de recruteurs parcouraient les campagnes pour inciter les hommes à voir du pays, rencontrer de belles filles dans les îles, boire de bons coups et défendre le pavillon. Il y avait encore d'autres moyens plus ou moins avouables, comme les enrôlements d'orphelins, de jeunes délinquants et de prisonniers pour dettes. Le point essentiel concerne l'origine sociale et géographique des équipages de la *Royal Navy* : si le quart ou le tiers au plus sont des marins de profession, l'autre partie, majoritaire, est constituée par

²⁴ Voir Timothy J. A. Le Goff, « Offre et productivité de la main d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, vol. 2, n° 3, 1983, p. 457-473, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1983_num_2_3_1338, consulté le 24 mai 2017.

des gens qui ont appris le métier de matelot, souvent des ruraux, enrôlés sur les *muster books* comme *landmen*, d'abord affectés à l'entretien et aux manœuvres basses. C'est la grande force de la Marine anglaise, qui ne mobilise pas tous ses gens de mer au service de la Marine d'État et fabrique des marins venus de partout, ville et campagne. N'oublions pas que Cook était le fils d'un fermier du Yorkshire, tandis que Nelson était issu d'une famille de la *gentry* campagnarde.

La France a longtemps employé la presse, comme en Angleterre, au moyen de la fermeture des ports et de la réquisition des équipages que l'on empêchait de partir en mer. La mise en œuvre d'une flotte permanente, l'un des grands chantiers du règne de Louis XIV, explique la recherche d'un autre moyen qui puisse fournir régulièrement des marins pour faire marcher les vaisseaux du roi : cette quête aboutit au système des classes²⁵. Ce système de recrutement pose le principe que seuls les marins professionnels peuvent servir sur les vaisseaux du roi. Il est créé vers 1670, à la suite de l'ordonnance de Colbert du 22 septembre 1668, prise par celui qui fut le grand patron de la première Marine de Louis XIV. Le terme de « classes » fait référence aux flottes de l'Empire romain, sur lesquelles les matelots servaient par roulement. Dans chaque quartier maritime, les hommes exerçant un métier de la navigation ou de la construction navale sont divisés en trois ou quatre contingents, les classes, qui sont levées alternativement chaque année. Une administration centralisée est formée pour gérer ce système, qui comprend des syndics dans chaque petit port, des commissaires dans les chefs-lieux des quartiers, lesquels doivent rendre compte de leur travail au commissaire général chargé de suivre tous les mouvements des gens de mer dans le ressort d'une base navale. Ce contrôle s'effectue grâce à la tenue d'archives de surveillance prenant la forme d'une véritable base de données sur papier, notamment des matricules où l'on note chaque année la position de chaque inscrit. Toutes ces dispositions se trouvent rappelées et codifiées dans les deux grandes ordonnances sur la Marine : celle de 1681 (commerce maritime, pêche) et celle de 1689 (arsenaux, flotte de guerre).

Le système des classes instaure un véritable service militaire assujettissant les gens de mer à une obligation très forte qui n'a pas d'équivalent pour l'ensemble de la population du royaume, même si, en temps de guerre, les paysans sont astreints à servir dans la milice. La contrepartie de cette servitude est constituée par la création de la Caisse royale des invalides, dont les trésoriers, établis dans chaque quartier, prélèvent environ 2 % sur toutes les rémunérations reçues par les marins français (Marine royale, de commerce, de pêche, course), afin d'alimenter un fonds permettant d'entretenir les gens de mer estropiés ou

25 Pour une synthèse sur le système des classes et son évolution, voir Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des Marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997.

mutilés, soit en les soignant dans les hôpitaux de la Marine royale, soit en leur versant une pension. Tel quel, ce système semble rationnel et bien charpenté, et paraît ne représenter qu'une douce contrainte, puisque les historiens français n'ont pas tari d'éloges à son égard par rapport à la presse si odieuse. Cependant, dès que l'on sort de l'analyse des textes législatifs et réglementaires, il semble que le système des classes n'ait jamais fonctionné tel qu'il fut tracé sur le papier.

364 Tout d'abord, le principe de l'alternance annuelle des contingents n'a jamais pu être appliqué, sauf durant de brèves périodes d'armement en temps de paix. Lorsque la France se trouve en guerre – soit plus d'une année sur deux entre 1672 et 1715, une année sur trois entre 1745 et 1790 –, les marins levés ne reçoivent jamais leur congé au terme d'une année de campagne. Les pertes, les disparitions et les cas de désertion font que les mêmes hommes peuvent rester au service du roi durant deux ou trois années consécutives, voire davantage²⁶. Les ressources humaines disponibles diminuent peu à peu si un conflit entre la France et une puissance navale majeure se prolonge, puisque les équipages de marins (mousses, matelots et officiers mariniers) sont formés exclusivement avec des professionnels de l'activité maritime. L'administration des classes doit alors puiser dans le fond du panier, saisir des petits pêcheurs et des bateliers de rivières qui sont enrôlés à la hâte sur des vaisseaux de ligne, parfois à la veille d'un appareillage, comme ce fut le cas lors de la bataille des Cardinaux (1759). Les équipages sont aussi complétés avec des soldats, qui peuvent constituer jusqu'à un tiers de l'effectif embarqué. Fort bien renseignée, l'amirauté britannique a exploité ce point faible en prolongeant autant que possible la captivité des marins français : soit ceux qu'elle a razzés en 1755 sur les bancs de Terre-Neuve avant même la déclaration de guerre, soit ceux qui sont fait prisonniers au moyen de la guerre de course. Il faut saluer l'abnégation et le courage des marins français, d'autant plus que le système des classes apportait peu de compensations. Les soldes sont versées avec beaucoup de retard dès que la monarchie accumule des difficultés financières – surtout pendant la guerre de Succession d'Espagne –, ce qui accentue la misère dans les foyers des marins levés pour la Marine royale. Enfin, la perspective d'une demi-solde versée aux gens de mer usés et invalides demeura un leurre, car la pension restait une grâce ou une faveur et non un droit. Il n'y avait même pas d'exemption fiscale. Le seul avantage était une protection juridique : un huissier ne pouvait pas saisir les biens d'un marin travaillant au service du roi.

26 Voir René Mémain, *Matelots et soldats des vaisseaux du roi. Levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris, Hachette, 1937, et, prolongeant ce travail : Marie-Thérèse de 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.

Le fonctionnement du système des classes s'est amélioré de façon empirique au fil du XVIII^e siècle, les changements décisifs intervenant à l'issue de la guerre d'Amérique. Louis XVI s'est intéressé à la condition des équipages de la Marine royale, notamment à l'amélioration de leur habillement, de leur alimentation et de l'hygiène à bord. C'est dans ce contexte de volonté réformatrice, que le ministre de la Marine, le maréchal de Castries a fait préparer une série de textes, dont l'ordonnance sur les classes promulguée le 31 octobre 1784. Cette loi, véritable charte entre le souverain et les gens de mer, réaffirme la nécessité d'assurer le service du roi, mais cela doit s'exécuter en garantissant la dignité, l'équité et le mieux-être des marins français. Le système des classes, trop rigide, est remplacé par le tour de rôle individuel, tenant compte de la situation des familles, qui était déjà appliqué dans les quartiers par le commissaire des classes : « Tous les gens de mer classés seront obligés de marcher successivement et à tour de rôle, lorsqu'ils seront commandés pour le service de Sa Majesté ; et ils ne seront plus divisés en classes, pour servir alternativement, ainsi qu'ils l'avaient été par l'ordonnance de 1689 ». Par ailleurs, chaque homme inscrit sur le registre des classes – ce terme demeure pour désigner le contrôle – pourra, s'il abandonne son métier maritime, être rayé des matricules sur une simple déclaration de renoncement adressée à l'administration des classes. Enfin, et c'est un point essentiel, l'État s'engage à protéger les gens de mer au terme de leur vie professionnelle, grâce à la mise en place d'un véritable régime de retraite. En effet, l'ordonnance de 1784 fixe les conditions d'attribution de la pension, dont le montant est calculé d'après celui de la dernière paie dans la Marine royale. Les hommes blessés ou estropiés sur les vaisseaux du roi bénéficient d'emblée d'une pension égale aux deux tiers de leur solde s'ils sont invalides, et de leur demi-solde s'ils peuvent encore travailler. Le même régime s'applique aux marins rendus invalides sur les bâtiments de commerce et de la pêche, mais ceux-ci obtiennent seulement la demi-solde et le tiers de la solde selon leur degré d'incapacité. Enfin, une pension équivalente à un tiers de solde est versée à tout marin âgé de plus de soixante ans et comptant au moins dix ans de navigation, dont trois sur les navires de l'État. Il s'agit donc d'une législation sociale très en avance pour l'époque.

Réformé et mieux accepté par la population littorale, le système des classes permettait une mobilisation plus rapide des marins que le recours à la presse et aux engagements volontaires. Un responsable administratif – qui n'appartenait pas à la Marine – observait en 1784 que la méthode française a prouvé ce que peuvent la soumission et la fidélité dans un royaume aussi vaste que celui de la France, puisque que sur un simple ordre émanant d'un officier intermédiaire, une multitude d'individus quittent leurs foyers et leurs familles et, des différents points de ce royaume, se rendent à jour fixe dans le port qui leur est indiqué pour se livrer aux dangers sans cesse renaissants et inséparables de leur pénible état.

Cependant, malgré ces avantages, le service du roi reste mortifère. L'exploitation statistique des archives des classes montre qu'en temps de guerre, notamment durant la guerre d'Amérique, 20 à 30 % des marins levés dans une communauté littorale ne rentraient jamais chez eux. Les gens de mer ont donc payé un tribut très lourd. On comprend pourquoi cette population n'augmenta pas au cours du XVIII^e siècle, son effectif plafonnant autour de 60 000 hommes. Comme l'écrivait Pléville Le Pelley, la marine française « consommait des marins sans jamais en former ». En apparence plus dur et plus injuste, le système anglais permettait au contraire de former des marins qui venaient des horizons géographiques et sociaux les plus variés.

La Révolution n'a pas voulu supprimer un système qui accordait aux marins un ensemble d'avantages intéressants en contrepartie du service dans la Marine d'État. L'Assemblée nationale a d'abord voté l'abolition des classes (décret du 21 août 1790), puis leur rétablissement – le 31 décembre 1791. Au terme d'une période de flottement, le gouvernement du Directoire a mis en place l'Inscription maritime, qui fut créée dans les derniers jours de la Convention thermidorienne, par la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795). Ce texte se borne à réorganiser le système des classes tout en lui donnant un nouveau nom, l'Inscription maritime, qui fut celui de l'institution régissant les gens de mer français jusqu'au XX^e siècle. Cette loi oblige les marins âgés entre 18 et 50 ans à servir dans la Marine de la République. Ceux que l'on appelle désormais les inscrits sont répartis en quatre classes : les célibataires, les veufs sans enfants, les hommes mariés sans enfants et les pères de famille. On lève d'abord ceux de la première classe, puis ceux de la seconde, etc. Cette loi est parfaitement anticonstitutionnelle puisqu'elle établit un régime particulier pour le service militaire de la Marine d'État. Le vote de la loi Jourdan (5 septembre 1798) aurait fourni l'occasion de considérer que la conscription générale s'appliquait également à la Marine, que tous les jeunes hommes en âge de défendre la patrie, quel que soit leur métier ou leur origine géographique, pouvaient être appelés sur les vaisseaux de la République, mais il n'en fut rien. Alors que le recrutement des officiers est bouleversé par la Révolution, celui de la maistrance et des matelots reste à peu de chose près identique à ce qu'il était en 1784. Les raisons de cet immobilisme restent mal connues. On peut supposer que les gens de mer, loin de rejeter un système héritier des classes d'Ancien Régime, souhaitèrent son maintien, à cause des avantages sociaux et économiques qui lui étaient désormais attachés. Il est aussi probable que les chefs de la Marine républicaine, comme ceux de la Marine royale, préféraient que les équipages de la flotte soient formés par des professionnels de la mer.

La France en guerre contre la première puissance navale du monde, les résultats calamiteux ne se font pas attendre. L'Amirauté britannique reprend la

stratégie qui lui avait si bien réussi pendant la guerre de Sept Ans, c'est-à-dire qu'elle retient à nouveau en prison les marins français qui ont été capturés par sa Marine : de 50 à 60 000 prisonniers vers 1800 selon les estimations les plus raisonnables, qui additionne les gens de mer (guerre et commerce), les soldats embarqués et les passagers. Cette captivité massive a profondément marqué les hommes qui la vécurent, y compris les officiers. Prenons l'exemple de Jean Moitier, originaire de Saint-Vaast-la-Hougue, petit port du département de la Manche. Né le 15 mai 1789, ce pêcheur au maquereau est levé comme novice à l'âge de 18 ans le 23 décembre 1807. Le 19 décembre 1809, alors qu'il est embarqué comme matelot à vingt-quatre livres par mois sur la corvette le *Papillon*, il est fait prisonnier par les Anglais et conduit sur un ponton à Portsmouth, d'où il n'est pas élargi avant la fin du mois de mai de 1814, date de son rapatriement à Cherbourg au terme de cinq ans et demi de captivité²⁷.

Le stock de marins français s'épuise durant les guerres navales de la Révolution et de l'Empire, particulièrement après la rupture de la paix d'Amiens, en mai 1803. Plusieurs phénomènes se conjuguent : la mortalité due aux problèmes sanitaires plus qu'aux batailles, la captivité dont nous avons souligné le poids, enfin l'importance de l'insoumission, surtout dans les pays d'Ouest et dans le Midi, où de larges zones échappent à l'autorité centrale, car une partie croissante des inscrits ne répond plus aux levées. À cause des défaites et de la captivité sur les pontons, le service dans la Marine devient répulsif. Face à la disette d'hommes d'équipage, les préfets maritimes retrouvent les expédients traditionnels, tels que l'emploi de la presse dans les ports et le recours aux régions littorales du Grand Empire pour fournir des matelots : détachements d'Illyriens, d'Italiens, de Hollandais, de Hanséates... Les récits de campagne témoignent du caractère cosmopolite du recrutement. La frégate la *Vestale* est armée en 1812 avec cent vingt-quatre conscrits français et quatre-vingt-dix-sept matelots étrangers. Oursel, timonier sur la frégate la *Caroline* en 1806, déclare que « [leur] équipage est composé de vingt nations : Normands, Flamands, Bretons, Génois, Espagnols, Américains, Nègres ». Étudiant les dossiers d'armement des vaisseaux français qui ont combattu à Trafalgar, Rémi Monaque souligne la composition bigarrée des équipages, où l'on trouve des ressortissants de toutes les nations à côté des Français : des Génois, des Maltais, des Suédois, des Prussiens, des Danois, des Américains et des Antillais. Comme autrefois, au temps de Louis XIV, le déficit de marins est compensé par l'embarquement de soldats : alors que la règle fixe leur contingent à 15 % de l'équipage, ils sont 48 % sur le *Berwick* et l'*Indomptable*, 31 % sur le *Formidable*

27 Cet exemple est tiré de la base de données du site web CIMARCONET – Consultation des inscrits maritimes du Cotentin sur Internet.

et 40 % en moyenne sur l'ensemble de la flotte française qui se bat aux côtés de celle de l'Espagne à Trafalgar. On trouve des hommes venus de tous les horizons parmi ces militaires : des soldats issus d'unités de ligne, de l'artillerie et des bataillons coloniaux, ainsi que des recrues du régiment des chasseurs d'Orient, qui sont des Grecs, des Syriens, des Égyptiens²⁸.

Les gouvernements successifs de la Révolution ont cru à l'osmose entre la Marine d'État et la marine marchande. L'ancien système des classes, devenu l'Inscription maritime, est conservé, parce que les marins du commerce servent aussi dans la flotte de guerre. Cependant, nous avons vu que la question de la formation des équipages est négligée pendant la période révolutionnaire. C'est sans doute l'une des causes majeures de l'infériorité française, face à des équipages britanniques qui savent tirer à des cadences plus élevées, surtout en cas de combat rapproché, car ils ont été mieux entraînés. Napoléon abandonne ce rêve d'une Marine unique et fusionnelle. Il voudrait militariser la Marine, la refondre complètement sur le modèle de l'armée de terre. Un personnage clé, Forfait, fameux constructeur et éphémère ministre de la Marine entre novembre 1799 et octobre 1801, répond à ces vues, en écrivant un étonnant opuscule, la *Lettre d'un observateur sur la Marine*, dans lequel il explique que la France doit suivre l'exemple de Rome si elle veut détruire Carthage – l'Angleterre –, c'est-à-dire « donner à l'armée navale une consistance pleinement militaire et rapprocher l'armée de mer de l'armée de terre par une institution nouvelle ». Cet objectif se réalise en 1808 au moyen de la création de 50 bataillons de la Marine impériale et de 25 bataillons de flottille. L'effectif de l'équipage et de l'état-major d'un vaisseau de ligne équivaut à l'un de ces bataillons. Ce n'est pas une idée nouvelle, car un tel projet a été expérimenté après la guerre de Sept Ans. Le décret du 13 décembre 1810 prévoit que les conscrits de la Marine impériale seront recrutés dans les régions littorales, mais pas exclusivement parmi les marins de métier, ce qui marque une ouverture assez timide par rapport à l'Inscription maritime. Ces bataillons, qui ont pris le nom d'équipages de haut bord, reçoivent des aigles, de nouveaux uniformes. Napoléon voudrait redonner à sa Marine un esprit offensif et le sens de l'honneur. Cependant, les carottes sont cuites : après Trafalgar, la Marine impériale reste confinée dans des ports. En l'attente d'études plus approfondies sur la question des équipages, de leur recrutement et de leur formation, je pense que les facteurs humains furent déterminants : au sommet le manque de confiance et de combativité du commandement en chef, à la base des équipages hétérogènes et mal entraînés. D'autres points qui restent à éclaircir, comme celui des armements, ont aussi joué un rôle négatif. L'histoire économique et sociale de la Marine vient ainsi en aide à son histoire-bataille.

28 Rémi Monaque, *Trafalgar. 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2014.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours*
GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours*
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thaloassocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*
Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État*
Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule*
1798-1800
Michel Jangoux

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. *L'Instrument naval*
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne*
XV^e-XXI^e
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbek (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*

Philippe Gardey
préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*

Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane

1745-1805

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

Robert Larin

La Mer, la France et l'Amérique latine

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer

Le sixième continent

Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*

Renée Burlet

La Grande maîtresse, nef de François I^{er}

Recherches et documents d'archives

Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000
Olivier Chapuis

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000 4. Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

