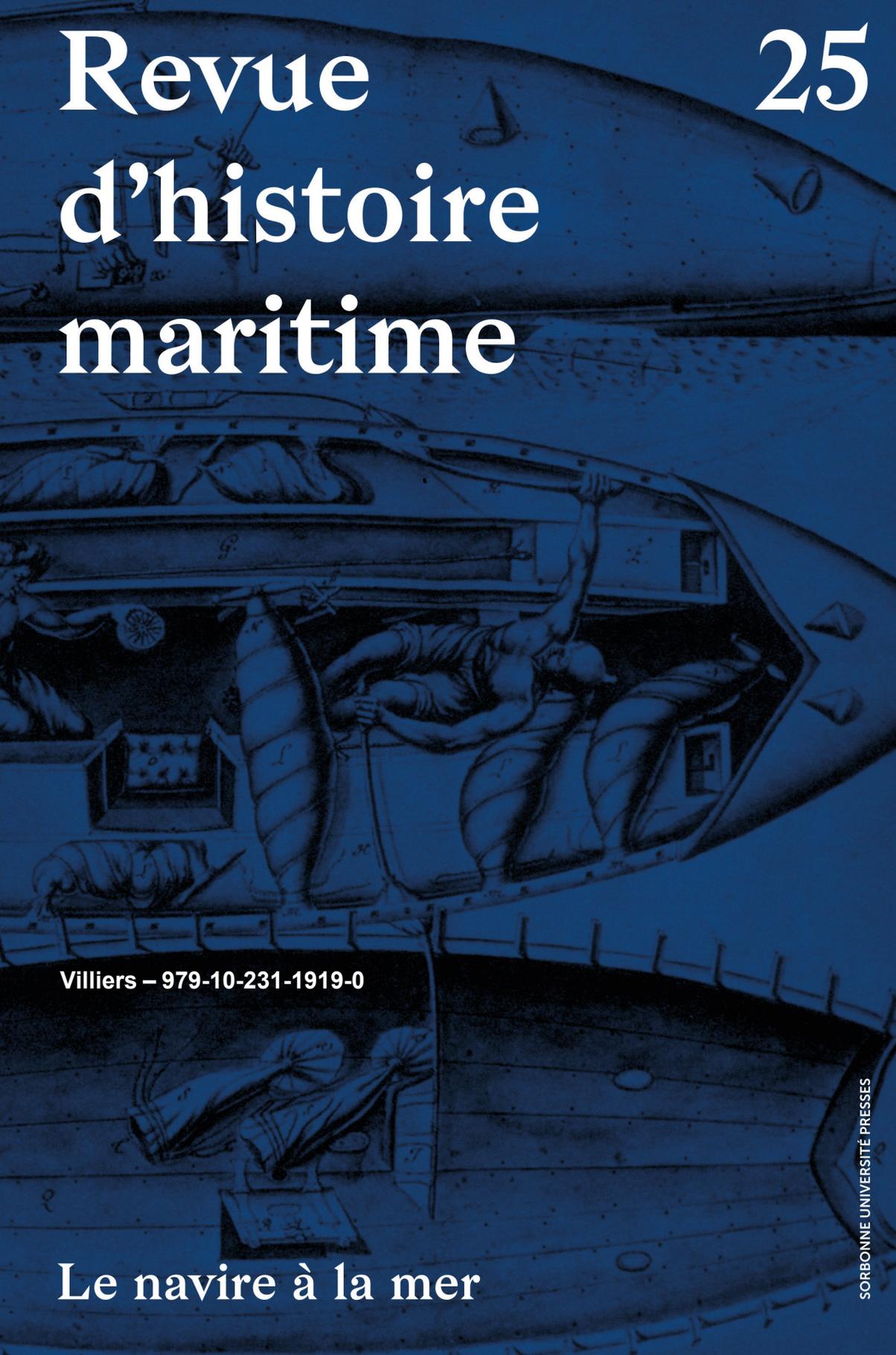


# Revue d'histoire maritime



25

Villiers – 979-10-231-1919-0

Le navire à la mer



# Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

Borde – 979-10-231-1918-3

**Villiers – 979-10-231-1919-0**

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouédec – 979-10-231-1925-1

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
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 & Sylviane Llinares

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 (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

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

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

## DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices »: une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold .....	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII <sup>e</sup> siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers .....	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau .....	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII <sup>e</sup> siècle av. J.-C. au VII <sup>e</sup> siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII <sup>e</sup> siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub .....	187

## *VARIA*

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles Gérard Le Bouëdec .....	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII <sup>e</sup> siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey .....	255

## HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lempis (1938-2017) .....	275
--	-----

## CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao .....	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau .....	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI <sup>e</sup> -XV <sup>e</sup> siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305

# Le navire à la mer



## LES QUALITÉS NAUTIQUES DES FRÉGATES FRANÇAISES DE LA GUERRE DE SEPT ANS À LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

*Patrick Villiers*

*Professeur émérite d'histoire moderne  
Université du Littoral-Côte-d'Opale*

En juillet 1769, un certain Kearney écrivit de Bordeaux à M. de Clugny, intendant de la marine à Brest, pour prendre position en faveur du maintien des dunettes sur les frégates. Il proposait de maintenir cette dunette mais en la faisant de dimensions réduites, arguant notamment que la dunette était utilisée par le commandant pour être le plus près possible de l'homme de barre dans les moments importants. En conclusion de son mémoire, il résumait ainsi les qualités d'une frégate : « Le plus grand intérêt d'un officier qui commande une frégate est assurément d'avoir une marche supérieure telle qu'il puisse exécuter promptement sa mission, joindre ou éviter l'ennemi selon les circonstances, son honneur, sa gloire personnelle et son avancement y sont attachés<sup>1</sup>. »

Ces qualités se retrouvent-elles effectivement dans les frégates françaises construites de 1763 à 1782 ? L'origine des frégates dans la flotte de guerre française remonte à Louis XIII. Un consensus se fait aujourd'hui pour admettre que les premières frégates furent probablement adoptées à Dunkerque au service du roi d'Espagne comme corsaires. Il s'agit d'un petit bâtiment à un seul pont, variant de 60 à 150 tonneaux, portant de 4 à 10 canons. Le père Fournier dans son *Hydrographie* de 1643 définit ainsi les frégates : « [...] sont petits vaisseaux armés en guerre qui vont à rame et à voile, propres à découvrir et porter nouvelles<sup>2</sup>. »

L'album de Guérout Du Pas nous représente plusieurs bâtiments légers : double chaloupe, corvette et barque longue à deux mâts et des frégates dont la principale caractéristique est de porter trois mâts<sup>3</sup>. Les registres de lettre de marque des corsaires de Dunkerque permettent d'affiner cette analyse. Les doubles chaloupes, corvettes et autres barques longues ont un tonnage qui

1 Archives nationales, fonds Marine D116.

2 Père Fournier, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, J. Dupuis, 1667, p. 10.

3 Pierre-Jacob Guérout Du Pas, *Recueil de veues de tous les bastiments de la mer Méditerranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages* [1710], Nice, ANCRE, 2005.

varie de 20 à 60 tonneaux, rarement plus, la frégate apparaît à 60 tonneaux mais peut aller jusqu'à 200 tonneaux, telle la frégate la *Palme* de Jean Bart<sup>4</sup>.

Avec Colbert commence la parution des *États de la marine* qui nous permettent d'établir un dénombrement à peu près fiable des navires de la Marine royale. Deux types de bâtiments légers coexistent à partir des années 1660 : un petit vaisseau à deux ponts classé en vaisseau de 5<sup>e</sup> rang mais baptisé frégate à deux ponts et un petit bâtiment classé à la suite et désigné comme frégate légère. Récemment, reprenant les travaux de Jean Boudriot, Jean-Claude Lemineur s'est particulièrement attaché à étudier ce dernier type et à nous en proposer les plans avec la frégate l'*Aurore* construite en 1697<sup>5</sup>. Pendant tout le règne de Louis XIV, les frégates ne cessent de grandir en dimensions et en nombre de canons et à la fin du règne sont classées en trois ordres : les frégates de premier ordre à deux ponts et deux batteries et portant de 40 à 46 canons, la frégate à deux ponts et une batterie et demie et portant 20 à 24 canons et les frégates légères portant un seul pont mais plus grandes qu'au début du règne. Ces frégates à deux ponts présentent de nombreux défauts. Dès que la mer est formée, leur batterie basse est noyée et leurs œuvres mortes trop élevées sont un frein à la marche de ces bâtiments. Les dernières, la *Pomone* et la *Rose*, sont construites à Toulon en 1749 et 1750.

118

En dépit d'un faible nombre de constructions de navires des années 1715 à 1730, les maîtres constructeurs royaux cherchent à innover tant pour les vaisseaux que pour les frégates. En 1727, Blaise Ollivier construit à Brest une grande frégate légère, l'*Astrée*, armée de 22 canons de 8 en une seule batterie, puis en 1740 la *Médée* de 26 canons de 8 que la plupart des historiens considèrent comme la première frégate dite moderne. Dessinée essentiellement pour la marche, elle ne comporte plus qu'un seul pont de batterie et un faux pont où est logé l'équipage, sous le pont de batterie à environ 4 pieds 6 pouces (1,35 à 1,45 m). La cuisine est logée dans un petit gaillard d'avant et les officiers sont dans le gaillard d'arrière. De 1740 à 1774, quarante-trois frégates de 8 seront construites<sup>6</sup>.

En 1748, Blaise Ollivier propose une frégate armée de canons de 12 mais la première est construite à Rochefort sur plan de Pierre Morineau. Pendant la guerre de Sept Ans la plupart des frégates sont des frégates de 8 mais, dès la fin du conflit, Choiseul montre sa préférence pour des frégates plus puissantes, armées de canons de 12. La dernière frégate de 8 est l'*Aimable*, construite en 1776 sur plan Grognard. Ce dernier propose un plan type pour les dernières frégates de 8

4 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000, p. 97-116.

5 Jean-Claude Lemineur, *L'Aurore. Frégate légère (1697)*, coffret de plans et historique coécrit avec Patrick Villiers, Nice, ANCRE, 2012.

6 Patrick Villiers, *Marine royale, convois et corsaires dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991.

mais si l'*Aimable* est manifestement construite sur le même plan que l'*Alcmène*, construite en 1772, l'abandon de la frégate de 8 entraîne l'abandon de l'idée d'un plan type pour les frégates de 12.

Jusqu'à la guerre de Sept Ans, on a construit seulement 5 frégates de 12 mais sous l'impulsion de Choiseul, 17 frégates de 12 sont construites de 1764 à 1769. Il faudra ensuite attendre 1777 et Sartine pour que la construction des frégates de 12 soit reprise. Un premier constat s'impose : quatre sont construites dans les arsenaux du roi, les autres sont construites au Havre (cinq unités), Bordeaux (trois unités) et Nantes (trois unités).

De 1763 à 1767, l'essentiel des constructions des frégates est la conséquence du plan Choiseul du rétablissement de la marine française. Le bois de construction manque encore dans les arsenaux comme la main-d'œuvre spécialisée que l'on réserve à la construction des vaisseaux. C'est probablement pour cette raison que les frégates construites pendant cette période le sont pour l'essentiel dans les ports marchands, à l'exception de la *Sultane* et de l'*Engageante* à Toulon et de l'*Aurore* à Rochefort. À noter qu'est conservé au musée de la Marine de Toulon un magnifique modèle de la *Sultane* de la taille d'une chaloupe et au musée de la Marine à Rochefort, un modèle de la *Dédaigneuse*.

Tous les plans de ces frégates sont dressés par des ingénieurs du roi. Ginoux, auteur de six plans, et Raffeau, auteur de trois plans dont ceux de la *Boudeuse* sur laquelle Bougainville accomplit son tour du monde, sont surtout des spécialistes des constructions de flûtes. Les six frégates du Havre, la *Légère*, l'*Infidèle*, la *Sincère*, l'*Enjouée*, l'*Inconstante* et la *Blanche*, présentent l'originalité d'avoir toutes été construites sur le même plan, proposé par Ginoux, alors qu'à Toulon la *Sultane* est dessinée par Poumet et l'*Engageante* par Estienne. À Rochefort, l'*Aurore* est la première réalisation de Jean-Denis Chevillard cadet, nommé ingénieur ordinaire en 1765 à l'âge de vingt-sept ans mais à Bordeaux, Guignace en construit quatre de 1765 à 1769 : la *Belle Poule*, la *Dédaigneuse*, l'*Amphitrite* et la *Tourterelle*. Toutefois ces frégates présentent certaines différences de l'une à l'autre.

Les dimensions des frégates ne sont pas identiques. Les bâtiments de Ginoux ont une longueur de 130 pieds (34 m) comme la *Sultane* de Poumet alors que Chevillard a adopté 128 pieds et Guignace 134 pieds, de même qu'Étienne pour l'*Engageante*. Construire court économise le bois mais cela peut être dommageable, notamment pour le service du premier canon qui peut être gêné par l'emplacement des cuisines. Toutes sont des frégates de 26 canons à l'exception de l'*Indiscrete* de Raffeau qui porte 28 canons et surtout de la *Renommée* qui porte 30 canons pour une longueur de 145 pieds (47,37 m).

L'*Indiscrete*, 28 canons de 12 pour 130 pieds, par Raffeau et la *Renommée* de 30 canons de 12 par Groignard témoignent d'une volonté d'innovation des ingénieurs constructeurs qui viennent de recevoir ce titre par l'ordonnance de 1765.

Guignace est alors ingénieur-constructeur à Rochefort sous les ordres de Clairins-Deslauriers et son talent est déjà solidement affirmé. Il a été chargé de construire à Bordeaux, en 1762, quatre vaisseaux de 56 canons sur les plans de Groignard : le *Bordelais*, le *Flamand*, l'*Utile* et la *Ferme*. Les frères Chevillard ont travaillé sous ses ordres et se sont directement inspirés des plans de ses frégates pour construire la *Concorde* d'abord, et l'*Hermione* ensuite. Il ne faut pas s'y tromper, Bordeaux, en l'occurrence, est un port qui travaille sur le plan technique sous les ordres de Rochefort depuis la guerre de Succession d'Autriche<sup>7</sup>.

Un rapport du port de Brest en date de 1775, conteste violemment le rôle des frégates en tant que vaisseau en réduction :

L'institution des frégates est celle de cingler avec toute la vitesse possible, de servir comme d'aide de camp dans les escadres des armées navales. Leurs fonctions principales doivent être de servir de courrier, de découvertes, de porteur d'ordres de vive voix, de répéter les signaux.

La marche est la seule qualité qui peut leur faire bien remplir cet objet. La grandeur et la force y sont inutiles. Il faut donc tout sacrifier pour obtenir cette vitesse si utile. On l'obtiendra en augmentant la voilure de ces bâtiments, par l'abaissement du centre de gravité causé par la soustraction de leur batterie. Si l'on joint à cela une longueur et un tirant d'eau convenable, on aura rempli l'objet d'une frégate. Alors on ne lui donnera que le nombre de canons nécessaires à tirer des signaux.

Avec les fonds destinés pour les vaisseaux et frégates, on peut augmenter d'un septième nos forces navales en supprimant la plupart de nos frégates...

Si le lougre l'*Espiègle*, employé dans l'escadre de M. Guichen marche mieux que la frégate la *Terpsichore* réputée très bonne et dont la longueur est de 145 pieds, que doit-on attendre de la vitesse d'une corvette de 90 à 100 pieds de longueur dont la coque serait construite sur les principes de celle du lougre<sup>8</sup>?

Ce rapport n'est pas suivi et Sartine relance la production des frégates, pour l'essentiel des frégates de 12. L'*Aimable* sur plan Groignard, construite à Toulon est la dernière frégate de 8. Sept frégates sont construites en 1777, toutes dans un arsenal royal à l'exception de la *Pallas* mais en 1778 sur treize frégates, sept sont construites par un arsenal privé à Saint-Malo mais aucune à Brest qui se concentre sur la refonte des vaisseaux et l'entretien des flottes de retour des opérations. Nantes complètera le rôle de Saint-Malo en 1779. Brest ne construira à nouveau des frégates qu'en 1780 mais il s'agit de frégates de 18 sur plan Sané.

7 Dès la guerre de Succession d'Autriche, les maîtres constructeurs de Rochefort établissent des plans de corsaires pour Bordeaux, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz : *ibid*.

8 AN, fonds Marine, B<sup>5</sup> 4, *Réflexions sur la Marine*.

Tableau 1. Construction de frégates de 1777 à 1782

Nom	Canons	Constructeur	Lieu	Mise en service
<i>Nymphe</i>	26 x 12	?	Brest	Août 1777
<i>Sybille</i>	<i>Id.</i>	?	Brest	<i>Id.</i>
<i>Charmante</i>	<i>Id.</i>	Chevillard cadet	Rochefort	<i>Id.</i>
<i>Pallas</i>	<i>Id.</i>	?	Achetée	<i>Id.</i>
<i>Iphigénie</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Lorient	Octobre 1777
<i>Andromaque</i>	<i>Id.</i>	Lamothe	Brest	Décembre 1777
<i>Fortunée</i>	<i>Id.</i>	Forfait	Brest	<i>Id.</i>
<i>Concorde</i>	<i>Id.</i>	Chevillard aîné	Rochefort	Janvier 1778
<i>Courageuse</i>	<i>Id.</i>	Chevillard aîné	Rochefort	Février 1778
<i>Junon</i>	<i>Id.</i>	Chevillard cadet	Rochefort	Mars 1778
<i>Résolue</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	<i>Id.</i>
<i>Prudente</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	<i>Id.</i>
<i>Surveillante</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Lorient	<i>Id.</i>
<i>Amazone</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Mai 1778
<i>Gentille</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Juin 1778
<i>Gloire</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Juillet 1778
<i>Magicienne</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	<i>Id.</i>
<i>Bellone</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Août 1778
<i>Précieuse</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	<i>Id.</i>
<i>Médée</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Septembre 1778
<i>Diane</i>	<i>Id.</i>	Sané	Saint-Malo	Janvier 1779
<i>Hermione</i>	<i>Id.</i>	Chevillard aîné	Rochefort	Avril 1779
<i>Néréide</i>	<i>Id.</i>	Sané	Saint-Malo	Mai 1779
<i>Galatée</i>	<i>Id.</i>	Haran	Rochefort	Juin 1779
<i>Fine</i>	<i>Id.</i>	Mistral	Nantes	Août 1779
<i>Railleuse</i>	<i>Id.</i>	Haran	Bordeaux	<i>Id.</i>
<i>Sérieuse</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	<i>Id.</i>
<i>Émeraude</i>	<i>Id.</i>	Mistral	Nantes	Octobre 1779
<i>Cérés</i>	<i>Id.</i>	Bombelles	Rochefort	Novembre 1779
<i>Capricieuse</i>	<i>Id.</i>	Segondat	Lorient	Décembre 1779
<i>Vénus</i>	<i>Id.</i>	Sané	Brest	Mars 1780
<i>Friponne</i>	28 x 12	Segondat	Lorient	<i>Id.</i>
<i>Fée</i>	26 x 12	Bombelles	Rochefort	Avril 1780
<i>Astrée</i>	<i>Id.</i>	Lamothe	Saint-Malo	Mai 1780
<i>Vestale</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	Octobre 1780
<i>Alceste</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	<i>Id.</i>
<i>Cléopâtre</i>	<i>Id.</i>	Sané	Saint-Malo	Août 1781
<i>Iris</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	Octobre 1781
<i>Aigle</i>	28 x 12	Sané	Acheté Saint-Malo	Mars 1782
<i>Danaé</i>	26 x 12	<i>id.</i>	Lorient	Mai 1782
<i>Nymphe</i>	26 x 18	Lamothe fils	Brest	<i>Id.</i>
<i>Hébé</i>	<i>Id.</i>	Sané	Saint-Malo	Juin 1782
<i>Vénus</i>	<i>Id.</i>	Sané	Brest	Juillet 1782
<i>Minerve</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	4 juillet 1782
<i>Junon</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	Août 1782
<i>Méduse</i>	<i>Id.</i>	Segondat	Lorient	Novembre 1782

Cinq ingénieurs ont principalement construit ces frégates : Guignace (neuf unités), Chevillard cadet (deux unités) et aîné (trois unités), Sané (cinq unités) et Coulomb (quatre unités). Si l'on ajoute les frégates construites à la demande de Choiseul, Guignace s'impose comme le premier constructeur de frégates. Il s'était également illustré à Bordeaux en produisant des plans de navires de commerce. Affecté à Brest, il y établit les plans de la *Consolante*, de l'*Iphigénie* et de la *Surveillante*. En 1776, Sartine l'envoie à Hambourg conclure un très important marché de bois du Nord. À son retour, le ministre le nomme ingénieur-constructeur en chef de Brest. Guignace succède ainsi à Ollivier. Il sera nommé directeur des constructions navales en 1786<sup>9</sup>.

Que peut-on dire des qualités et des défauts de ces frégates ?

122

J'ai publié en 1983 un volume de 50 plans consacré à la marine de Louis XVI dont 10 plans consacrés aux frégates de 12<sup>10</sup>. Depuis, Jean Boudriot et Jean-Claude Lemineur ont publié de nombreuses monographies qui font le bonheur des modélistes. Mais si ces plans permettent de bien connaître les frégates de 12, ils ne permettent qu'approximativement de déterminer les qualités et les défauts des frégates.

Plutôt que de se livrer à des jugements péremptoires, redonnons la parole aux contemporains. D'où l'intérêt de ce rapport d'inspection du port de Brest de 1776 qui affirme à propos des frégates construites sur plans Ginoux et notamment de la *Blanche* : « [Elle] navigue sûrement mais ne marche pas. Occuper ce bâtiment pendant la guerre, c'est nuire aux opérations, la livrer à l'ennemi<sup>11</sup> [...] » Ce rapport est prémonitoire puisque la *Blanche* sera capturée le 22 décembre 1779 et l'*Inconstante* sera brûlée le 22 juillet 1781 à la Martinique. Les quatre autres ont été retirées du service avant 1778.

En revanche, le même document est particulièrement élogieux à propos des frégates dessinées par Guignace :

[...] ces quatre bâtiments devraient être le modèle des frégates de ce rang. Elles ont moins de rentrée et sont moins longues relativement à leur bau que la plupart des autres. Par là, elles évoluent mieux, elles ont plus d'espace pour le combat. Elles marchent mieux que la plupart des frégates en se défendant mieux de la mer. Il faut donc préférer cette espèce de frégates à toutes les autres. On pourra les perfectionner par la lumière et l'expérience du constructeur de ces bâtiments.

9 Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, J. Debbane, 1983. Guignace affirme avoir fourni les plans des frégates construites à Saint-Malo et avoir envoyé les frères Chevillard en surveiller la construction.

10 *Ibid.*, coffret de 50 plans au 1/72.

11 AN, fonds Marine, D<sup>2</sup> 25, *État des frégates, 1776*. Il s'agit de la *Dédaigneuse*, la *Belle Poule*, l'*Amphitrite* et la *Tourterelle*.

Jean-Claude Lemineur, dans la monographie qu'il vient de consacrer à l'*Hermione*, démontre à partir du modèle de la *Dédaigneuse* conservé au musée de la Marine de Rochefort que les frégates des frères Chevillard ont une filiation indiscutable avec celle de Guignace<sup>12</sup>. Les frères Chevillard ont servi longuement à Rochefort sous les ordres de Guignace. La belle construction de l'*Hermione* à Rochefort a permis de montrer que cette frégate se comportait très bien dans le gros temps et qu'elle est capable de nos jours d'aller jusqu'à 12 nœuds, vitesse égale à celle notée par Latouche-Tréville dans son journal de bord<sup>13</sup>.

La source principale pour cette période se trouve au Service historique de la Défense de Rochefort où sont conservés un ensemble de devis d'armement et de campagne dont on ne trouve pas l'équivalent pour les autres arsenaux<sup>14</sup> mais les bâtiments n'ayant pas désarmé à Rochefort n'y sont pas. Il faut alors avoir recours aux journaux de bord et à la correspondance des commandants. De Rochefort et de divers documents du fonds Marine, j'ai extrait quelques citations concernant les frégates :

La *Boudeuse* eut Bougainville comme premier commandant. Il s'en plaignit souvent notamment après le démâtement du 17 novembre 1766 :

[...] les causes de notre démâtement sont indépendamment de la force du vent et de la grosse mer, le peu de creux de la frégate qui empêche que les mâts majeurs ne soient solidement pris par le bas, sa trop grande rentrée et la qualité de nos haubans et de nos galhaubans lesquels étant neufs ne sauraient être tenus de manière à ne pas s'étendre par les efforts qu'ils font.

À l'escale à Montevideo il faudra modifier les hunes. En 1776 la *Boudeuse* est refondue et participe quasi sans interruption à la guerre d'Indépendance mais à partir de 1781, elle est affectée à Toulon à la Méditerranée après un grand carénage. De retour de campagne du 24 mai 1783, le chevalier de Ligondès écrit à son propos : « Marche mal au plus près, médiocrement au large, bien vent arrière. Gouverne bien à toutes les allures, vire très bien de toutes les façons. » Indiscutablement, la *Boudeuse* n'a pas été une grande réussite.

Le premier commandant de la *Concorde* fut Le Gardeur de Tilly. Dans un rapport de mars 1778, il note qu'ayant navigué avec la *Charmante*, souvent considérée comme une de ses sister-ships : « La *Charmante* est arrivée à Brest

12 Jean Claude Lemineur & Patrick Villiers, *L'Hermione. La Fayette, Latouche-Tréville. Deux hommes, une frégate au service de l'indépendance américaine*, monographie, texte et planches, Nice, ANCRE, 2015.

13 *Ibid.*, p. 125-127. Avec sa frégate nouvellement doublée en cuivre, Latouche parcourt 64 et même 65 lieues marines en 24 heures les 3 et 4 avril 1780.

14 Voir René Lair, *Catalogue des devis d'armement et de campagne du port de Rochefort. Sous-série 2 G2*, SHM, 1968, 70 p. On trouve cependant quelques devis à Brest et à Toulon comme ceux de la *Sultane*.

avant moi. Elle avait une marche supérieure à la mienne. J'ai été content de ma frégate, elle gouverne supérieurement, elle se comporte assez bien dans la grosse mer, elle plonge cependant un peu malgré les précautions que j'ai prises en la soulageant dans la partie de l'avant. »

La frégate ne sera doublée en cuivre qu'en 1780. Bien que capturée le 15 février 1783 aux Antilles, elle a livré de nombreux combats dont la prise de la frégate la *Minerva* illustrée par Rossel de Cercy. Les Anglais la garderont jusqu'en 1811. Comme la *Charmante*, c'est un bâtiment réussi. Le devis de l'*Engageante* de Toulon est également flatteur :

Cette frégate a une marche et des qualités supérieures. En 1778 elle est arquée de cinq pouces. Elle a de bonnes qualités, elle gouverne et se comporte bien ; elle est très sensible à son gouvernail. Elle vire bien vent devant mais elle ne le serre pas. Elle n'approche au vent que de six aires de vent et demie. Elle dérive peu, porte bien la voile et ne fatigue pas au plus près. Elle se hale beaucoup dans le vent sans fatiguer, elle veut être menée légère.

124

Capturée par les Anglais, elle naviguera dans la Royal Navy jusqu'en 1802. La *Magicienne*, elle aussi de Toulon sur plan Coulomb, reçoit un jugement flatteur de La Bouchetière, son commandant, en mai 1780 : « Elle n'a fait qu'une campagne, est un excellent bois et taillée pour la marche. Ces raisons réunies me font vous dire qu'elle est plus dans le cas que d'autres d'être doublée en cuivre. » Mais le cuivre manque et La Bouchetière doit accomplir sa croisière sans ce doublage. Il note avec dépit : « Dans les essais que j'ai été à même de faire de la frégate je peux assurer qu'elle est de bonne qualité et que tous les bâtiments non doublés en cuivre marchent généralement moins bien qu'elle. L'efficacité du doublage en cuivre pour le procurer de la vitesse est connue. »

La frégate sera finalement doublée en 1781 pour aller servir à l'Amérique. Elle sera capturée par le vaisseau le *Chatham* en se sacrifiant pour protéger une cargaison de mâture indispensable à l'armée de de Grasse. Elle naviguera dans la Royal Navy jusqu'en 1810, ce qui prouve qu'elle était elle aussi une excellente frégate.

Il n'en était pas de même pour la *Renommée*, une des plus longues frégates de la marine française. Elle fut construite par Groignard en 1767 et percée à quinze sabords. Le 6 mars 1778, sous le commandement de Verdun de La Crenne, elle se livre à une course de vitesse avec la frégate anglaise la *Niger* et son commandant note : « Cette frégate *Niger* a sur moi l'avantage de la marche. Je lui ai reconnu une supériorité de marche très décidée au plus près du vent... Mais j'ai pris ma revanche vent arrière, ayant alors beaucoup davantage sur la *Niger*... »

En 1780, son commandant le chevalier Puget-Bras en prend le commandement avec beaucoup de réticence :

Vous savez Monseigneur que MM. de Monteil et de Verdun n'en ont point été satisfaits et je crois que ce dernier ne l'a quittée que parce qu'elle joint aux défauts que lui donne son extrême longueur, celui d'être peu propre au combat. Il est bien douloureux qu'un bâtiment ne soit pas aussi fort que le nombre et le calibre de ses canons semblent le promettre.

La *Renommée* fut essentiellement affectée à des escortes de convois de Bordeaux à Brest, tâche essentielle mais peu glorifiante. En septembre 1782, les ingénieurs de Brest la jugent en trop mauvais état et estiment qu'il vaut mieux la démolir. L'essai de Groignard en faveur d'une frégate percée à 15 sabords s'avéra indiscutablement peu concluant.

Tous les commandants cherchent à améliorer les performances de leurs frégates ou de leurs vaisseaux. Encore faut-il en avoir la compétence comme c'est indiscutablement le cas du chevalier d'Oppède avec la *Sultane*. Après avoir longuement étudié cette frégate, il ne cesse de l'améliorer. Le devis de désarmement de 1772 est particulièrement riche en remarques tant sur le lest que sa composition et sa répartition. Le chevalier s'attache à étudier la différence de tirant d'eau entre l'avant et l'arrière, notamment au fur et à mesure de la consommation des six mois de vivres pour conclure que la frégate est à son optimum avec 14 pieds 6 pouces à l'arrière : « La *Sultane* a un vice de construction qui joint à sa petite largeur pour le poids de sa batterie lui donne deux défauts essentiels : l'un de dériver, l'autre d'être retardée par la mer de l'avant, surtout lorsque le vent est mal établi. »

Cependant la frégate n'est pas un navire raté, elle peut naviguer aussi vite que la *Mignonne* et la *Pleyade*. En 1778, son nouveau commandant de Gineste écrit qu'elle peut aller aussi vite que l'*Engageante* considérée comme une bonne marcheuse à condition de naviguer à la différence de 12 pouces entre l'avant et l'arrière. La *Sultane* se comporta de manière très honorable pendant la guerre d'Indépendance faisant de nombreuses prises et termina sa carrière comme navire-hôpital en 1793.

De cette rapide liste que l'on pourrait aisément allonger, plusieurs remarques s'imposent. Les frégates françaises sont un lieu d'innovations et de rivalité entre les grands arsenaux. Il y eut un certain nombre de frégates peu réussies, particulièrement celles sur plans Ginoux ou les tentatives de frégates longues de Groignard mais avec Guignace et les frères Chevillard, la marine française disposa de frégates qui rivalisèrent largement avec celles des Anglais. Sané apparaît tardivement, il va s'imposer après 1786. Sans être au sens strict une construction en série, les frégates sur plan Guignace et Chevillard telles la *Concorde* ou l'*Hermione* en sont cependant très proches. L'artillerie, les ancres, sont interchangeables. On tente également de rationaliser le grément tant

au niveau des mâts que des vergues avec des résultats variables. À ce sujet les traités du gréement et de la voilure de Romme et de Forfait vont jouer un rôle non négligeable. Il est certain que le doublage en cuivre améliora de manière spectaculaire les performances des frégates, d'au moins deux nœuds, quelquefois plus mais l'étude des devis et de la vie des frégates montrent que le rôle du commandant et de son équipage restaient toujours essentiels pour tirer le meilleur parti du bâtiment. Si l'appoint de la marine espagnole et dans une moindre limite de la marine hollandaise ne doit pas être oublié, les victoires de la marine française pendant la guerre d'Indépendance américaine montrent que capitaines et équipages français ont fait mieux que rivaliser avec leurs homologues anglais.

Tableau 2. Frégates de 12 construites de 1764 à 1776

Nom	Mise en chantier	Lieu	Ingénieur	Longueur (en pieds)	Largeur	Creux	Rayée	Motif
<i>Légère</i>	1764	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1778	Retirée
<i>Infidèle</i>	1764	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1777	Retirée
<i>Sultane</i>	1764	Toulon	Poumet	130	34	17.1	1793	Prise
<i>Belle Poule</i>	1765	Bordeaux	Guignace	134	34.6	17.6	1780	Prise
<i>Sincère</i>	1765	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1777	Vendue
<i>Aurore</i>	1766	Rochefort	Chevillard cadet	128	33.4	17.1	1793	Prise le 29 août
<i>Blanche</i>	1766	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1779	Prise le 22 décembre
<i>Boudeuse</i>	1766	Nantes	Raffeau	130	33	16.6	1800	Rayée
<i>Dédaigneuse</i>	1766	Bordeaux	Guignace	134	34.6	17.6	1784	Rayée
<i>Engageante</i>	1766	Toulon	Estienne	134	35.4	17.1	1794	Prise le 23 avril
<i>Enjouée</i>	1766	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1777	Retirée
<i>Inconstante</i>	1766	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1781	Incendiée à la Martinique
<i>Indiscrète</i>	1766	Nantes	Raffeau	130	33	16.6	1782	Prise le 21 avril
<i>Sensible</i>	1766	Nantes	Raffeau	130	35.3	16.6	1781	Rayée
<i>Amphitrite</i>	1767	Bordeaux	Guignace	134	34.6	17.6	1791	Naufragée
<i>Renommée</i>	1767	Brest	Grognard	145.9	34.6	17.6	1784	Rayée
<i>Tourterelle</i>	1769	Bordeaux	Guignace	134	34.6	17.6	1784	Rayée

## 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 :

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

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

*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 Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (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<sup>e</sup> 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

Robert Larin

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

*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<sup>er</sup>*  
*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

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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 & Sylviane Llinares

24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
    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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*  
Jean Mascart