

numéro

12

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Stratégies navales :  
l'exemple de l'océan Indien  
et le rôle des amiraux*

PDF complet – 979-10-231-1759-2



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
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*

# Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :  
l'exemple de l'océan Indien  
et le rôle des amiraux**

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010  
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3  
**PDF complet – 979-10-231-1759-2**

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8  
Bouchon – 979-10-231-1761-5  
Haudrère – 979-10-231-1762-2  
Guéroul – 979-10-231-1763-9  
Bonnichon – 979-10-231-1764-6  
Dupouy – 979-10-231-1765-3  
Weber – 979-10-231-1766-0  
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7  
Barazzutti – 979-10-231-1768-4  
Ybert – 979-10-231-1769-1  
Hroděj – 979-10-231-1770-7  
Villiers – 979-10-231-1771-4  
Jeanne – 979-10-231-1772-1  
Louvier – 979-10-231-1773-8  
Lenhof – 979-10-231-1774-5  
Boureille – 979-10-231-1775-2  
Grosvallet – 979-10-231-1776-9  
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

[sup.sorbonne-universite.fr](http://sup.sorbonne-universite.fr)

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou .....	5
---------------------------	---

## STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon .....	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII <sup>e</sup> et XVIII <sup>e</sup> siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon .....	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy .....	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber .....	91

## LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré .....	107
Les Amiraux de France (XVI <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles) Michel Vergé-Franceschi .....	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti .....	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers .....	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier .....	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof .....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille .....	291

#### VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet .....	313
--	---	-----

#### CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou .....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

## ÉDITORIAL

*Jean-Pierre Poussou*

Avec le présent numéro 12, la *Revue d'histoire maritime* retrouve sa marche normale qu'avait retardée la parution du numéro double consacré au colloque du GIS d'Histoire maritime de Lorient (2008) qui fut une lourde réalisation et une rude affaire, au bilan au demeurant très satisfaisant comme l'a montré l'excellent accueil reçu par ce volume au contenu exceptionnel, non seulement en France mais aussi en Europe. La direction de la revue en a profité pour revoir son fonctionnement, ce qui amène à une association plus étroite avec celle du GIS, et à la mise sur pied d'un nouveau protocole élaboré en accord avec les Presses de l'université Paris-Sorbonne. En cours de finalisation, ce nouveau protocole éditorial sera exposé dans le premier numéro – n° 13 – de 2011, qui sera aussi le premier de ce nouveau style. Pour l'heure, retenons simplement que notre revue paraîtra deux fois par an, à l'automne et au printemps, et que chaque numéro comportera la publication d'un ensemble de contributions groupées autour d'un thème choisi par le comité éditorial. Les publications d'autres colloques n'interviendront que de manière exceptionnelle, et sans que le calendrier thématique, élaboré régulièrement pour les deux années à venir, soit jamais remis en cause<sup>1</sup>. Bien entendu, la chronique et les recensions d'ouvrages continueront à être publiées, en particulier les listes de mémoires et de thèses soutenus dans les différentes universités françaises. Les *varia* continueront également, leur importance n'étant toutefois pas identique d'un numéro à l'autre en fonction de celle des contributions thématiques retenues. Enfin, un des projets auxquels nous tenons le plus, est de publier dans chaque numéro, à partir de 2012, une contribution d'un grand chercheur étranger.

Le numéro 12 accueille deux thèmes. Le premier a été demandé par le comité éditorial et Philippe Haudrère, que nous remercions très vivement ici, a bien voulu s'en charger. Il regroupe, sous le thème « Stratégies navales et commerciales dans l'océan Indien », un ensemble de six articles qui vont du Moyen Âge au début du xx<sup>e</sup> siècle, et qui abordent aussi bien des problèmes stratégiques et

1 Les thèmes actuellement prévus sont : Les rapports maritimes entre l'Atlantique et la Méditerranée (xvi<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles), pour 2011-1 ; Marine et politique, pour 2011-2 ; Les pêches, pour 2012-1 ; La puissance maritime des États, pour 2012-2. Il s'agit bien entendu d'un simple calendrier prévisionnel, qui peut subir des ajustements et modifications.

militaires, que des questions commerciales. Parmi eux, un texte de Max Guéroult aborde l'horrible histoire des naufragés de Trommelin ; il éclaire également le commerce des esclaves dans l'océan Indien au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, cependant que celui de Madelaine Dupouy est consacré à la tentative commerciale d'Arnaud Lamaignère à l'île de France, entre 1772 et 1777. Avec Geneviève Bouchon, nous suivons l'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale, cependant que Philippe Haudrère et Philippe Bonnichon étudient le rôle de la marine française dans le golfe du Bengale et les mers de l'Inde aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Pour sa part, Jacques Weber nous apprend ce que fut le commerce des arachides entre Pondichéry et Marseille à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

6 Le second thème est la publication d'une partie des actes d'un colloque organisé à Granville, en 2006, par Éric Barré et Michel Vergé-Franceschi, soit un ensemble de 9 contributions consacrées « aux amiraux ». Il s'agit d'un ensemble très divers<sup>2</sup> puisque nous nous penchons aussi bien, avec Édith Ybert, sur les premiers amiraux de la marine russe, que sur le rôle clé de l'amiral Jellicoe dans la bataille du Jutland (31 mai-1<sup>er</sup> juin 1916), étudié par Jean-Louis Lenhof. Quatre amiraux, typiques ou exceptionnels, ont retenu l'attention de Philippe Hrodej (La carrière de Du Casse sous Louis XIV), de Patrick Villiers (Missiessy, actif de la Révolution à la Restauration), de François-Xavier Jeanne (L'amiral Hugon au Levant en 1832-1833), enfin de Patrick Louvier (Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée en 1862 -1863) ; ils fournissent de très précieuses « études de cas ». Pour leur part, Roberto Barazzutti et Patrick Boureille nous ont proposé une analyse systématique des carrières d'amiraux, l'un des officiers généraux des Provinces-Unies, de la France et de la Grande-Bretagne à l'époque de Louis XIV, l'autre de la gestion de ses officiers généraux par la Marine française au début de la Cinquième République. L'ensemble apprend beaucoup, et devrait susciter un intérêt d'autant plus grand que les points de vue concrets et précis ne manquent pas dans ces contributions. Enfin, Michel Vergé-Franceschi montre, en une synthèse courte mais enlevée, ce que furent les amiraux de France à l'époque Moderne.

Étant donné le volume de ces deux thèmes, un seul article de *varia* a été retenu, celui de Christophe Grosvallet sur « la solidarité à bord des navires marchands bordelais entre la guerre de Sept ans et celle de l'Indépendance américaine ». L'auteur fonde avec bonheur son texte sur d'importantes citations qui lui donnent un caractère aussi démonstratif que concret.

Il me reste à souhaiter que ces 16 textes suscitent le plus grand intérêt.

---

2 Mais très riche, dont la publication a été rendue possible par une subvention de la branche normande de la Société française d'histoire maritime. Nous en remercions très vivement les membres, et tout particulièrement Éric Barré qui nous a obtenu cette aide essentielle.

**Stratégies navales et commerciales  
dans l'océan Indien**



# L'EXPANSION DE L'ISLAM DANS L'OCÉAN INDIEN À L'ÉPOQUE MÉDIÉVALE

*Geneviève Bouchon*

*Directeur de recherche honoraire au CNRS*

L'océan Indien est le seul qui ait une histoire plus que millénaire. Jusqu'au <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle, l'Atlantique n'était que « la mer de ténèbres », parcourue de monstres et hantée de légendes, le Pacifique était inconnu, tout comme l'Arctique et l'Antarctique, alors que l'océan Indien était au cœur du monde. Si l'Inde lui a donné son nom, c'est que le pouvoir maritime que ses peuples ont exercé au cours des âges a marqué tout le passé de l'Afrique orientale, du golfe Persique, de l'Asie du Sud et de l'Extrême-Orient. C'est par la mer que l'Inde rayonne encore sur toutes ces contrées, qu'elle a profondément marquées de son empreinte culturelle.

Située au carrefour des voies maritimes qui relient les trois continents du Vieux Monde, l'Inde était l'escale indispensable pour réparer les navires et attendre les vents favorables pour aller plus loin. C'est là que se croisaient les routes et se nouaient les réseaux. Cette situation stratégique dans les échanges océaniques est due à l'existence de deux moussons dont les effets sont contraires. Les vents de l'une, qui soufflent de juin à novembre, dirigent vers les rivages indiens les navires venant d'Afrique et de la mer d'Arabie, tandis que ceux de l'autre, qui soufflent de novembre à mars, poussent vers ses côtes les embarcations venant de la mer de Chine et de l'archipel malais. D'abord régionale, l'observation de ce phénomène ne semble être devenue globale qu'au début des temps historiques, lorsque les produits naturels (or, épices) commencèrent à s'échanger entre les rives africaines et asiatiques.

## L'« EAU NOIRE »

Alors que la position géographique de l'Inde semblait lui donner la maîtrise de ces routes maritimes, son expansion fut freinée par un fait socio-religieux qui a marqué son caractère et ses limites : pour un Indien de tradition brahmanique, la terre était et reste sacrée, et la mer impure. Celui qui se risquait à vivre sur l'« eau noire » (en sanscrit : *kāla pani*) ne pouvait plus se livrer aux purifications

rituelles liées à la nourriture, aux soins médicaux et aux rapports sexuels. Les textes sanscrits proscrivaient les voyages au long cours. Les *Lois* de Manu, entre autres, recommandaient de se tenir à l'écart de ceux qui s'y étaient livrés<sup>1</sup>. La morale brahmanique classait le voyage en mer parmi les péchés graves, ce qui en détournait les membres des hautes castes, et n'y incitait guère les autres.

Le plus ancien pouvoir maritime que l'on peut étudier à l'époque historique alla à l'encontre de cette tradition. Il était né de l'impulsion religieuse du bouddhisme (VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C.), qui s'étendit alors sur la plus grande partie de l'Inde, provoquant un élan missionnaire qui irradiait toute l'Asie du Sud-Est, le Sri Lanka et certaines îles de l'Indonésie. La religion bouddhique ne tenait pas compte de l'impureté provoquée par l'océan<sup>2</sup>. Elle avait brisé les entraves qui avaient jusque-là retenu marins et marchands dans les limites de la terre sacrée. L'expansion du bouddhisme permet d'observer un fait constant, qui porta l'islam et se perpétua jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'association du marchand de mer et du prêcheur, embarqués sur le même navire pour conquérir les richesses et les âmes.

10

Les bouddhistes essaimèrent sur tous les rivages. Ils n'y apportèrent pas seulement des produits mais aussi des idées, des croyances et des institutions. Les mobiles conjugués des intérêts économiques et du prosélytisme donnaient à l'entreprise un dynamisme constant. C'est au début du premier siècle de notre ère, à une époque d'apogée du bouddhisme, que les navigateurs du monde romain rencontrèrent ceux de l'océan Indien sur les rivages égyptiens de la mer Rouge<sup>3</sup>. Ils furent ainsi initiés au régime des moussons. Ils commencèrent d'envoyer chaque année quelques navires sur les côtes occidentales de l'Inde. Selon un poème tamoul, ils arrivaient dans de « magnifiques vaisseaux chargés d'or éclaboussant d'écume blanche les eaux du [fleuve] puis s'en retournaient pleins de poivre »<sup>4</sup>. Ces échanges ont été confirmés par des fouilles archéologiques qui permirent de retrouver plusieurs trésors de monnaies romaines sur les côtes de Coromandel. Strabon ne disait-il pas que le commerce de l'Inde avait ruiné Rome ? Du fait que les rois n'acceptaient de négocier le poivre que contre l'or

1 Notre propos étant limité, nous ne pouvons donner une bibliographie exhaustive, que l'on trouvera dans les ouvrages cités. Voir notamment *The Laws of Manu*, éd. G. Bulher, Oxford, Clarendon Press, 1886, p. 111, 158, 161 dans *Sacred Books of the East*, XXV ; Sylvain Lévi, « Les marchands de mer et leur rôle dans le bouddhisme primitif », *Bulletin de l'Association des Amis de l'Orient*, n° 7, 1929, p. 24-39 ; Arthur Llewellyn Basham, *Notes on seafaring in ancien India in Arts and Letters*, 23 (1949-1950), p. 69-70 ; Geneviève Bouchon, « Les musulmans du Kerala à l'époque des Découvertes portugaises », *Mare Luso Indicum*, 2, (1973), p. 3-59.

2 Sylvain Lévi, « Les marchands de mer... », art. cit.

3 Pierre Meile, « Les Yavanas dans l'Inde tamoule », dans *Mélanges asiatiques*, Paris, 1940-1941, p. 85-123 ; Jean Filliozat, « Les échanges de l'Inde et de l'empire romain aux premiers siècles de l'ère chrétienne », *Revue historique*, n° 201, p. 1-29.

4 Le fleuve est le Periyar (dans le texte), voir P. Meile, « Les Yavanas dans l'Inde tamoule », art. cit., p. 90.

monnayé, cette exigence se perpétua jusqu'à l'intervention des Portugais au début du xvi<sup>e</sup> siècle.

Les premiers siècles de notre ère furent propices au développement du commerce maritime. On avait alors localisé les ressources riveraines : l'or de l'Afrique, le riz cultivé dans les embouchures des fleuves, et surtout les épices : le gingembre et le poivre, qui poussaient spontanément au Kerala, la cannelle au Sri Lanka, le clou de girofle et la muscade dans les îles indonésiennes (Banda et Moluques). La route des épices se dessinait, qui reliait entre eux les sites de production.

À partir du vi<sup>e</sup> siècle de notre ère, une vive renaissance de l'hindouisme élimina le bouddhisme de l'Inde. Les guildes bouddhistes s'étant repliées sur l'Asie du sud-est, le commerce extérieur de l'Inde fut en grande partie pris en charge par des communautés étrangères à l'hindouisme pour lesquelles la mer était libre d'interdits. Par les documents épigraphiques qui consacrent leurs privilèges, on sait que les juifs et les chrétiens du Kerala (Malabar) furent officiellement investis par les rois hindous de pouvoirs économiques sur les échanges maritimes<sup>5</sup>. Les chrétiens du Kerala eurent longtemps le monopole du commerce du poivre, ce qui amplifia leur renommée dans le monde médiéval en dépit de leur petit nombre. C'est dans ce contexte que l'islam trouva sa place.

La mer était à prendre. Ainsi, trois grands mouvements religieux, la renaissance brahmanique, le déclin du bouddhisme et l'essor de l'islam, marquèrent de manière décisive la constitution des réseaux de l'océan Indien.

#### UNE LENTE INFILTRATION

Connue depuis l'Antiquité par les peuples du bassin méditerranéen, la route de l'Inde était aussi fréquentée par les marchands de mer du Yémen et de l'Hadramaut qui auraient atteint, dès l'époque préislamique, l'île de Sri Lanka et la mer du Bengale. C'est sans doute des ports de la péninsule Arabique que partirent les premiers convertis à la foi du Prophète car cette région est celle à laquelle se réfèrent les traditions quand on évoque les origines. Le rite chaféite prédomine au Malabar, où certains se réclament encore d'un ancêtre hadrami, aussi est-il probable que le prosélytisme des marchands de l'Arabie du sud fut particulièrement actif au cours des deux premiers siècles de l'islam. *La Relation de la Chine et de l'Inde*<sup>6</sup> (851) est le plus ancien témoignage écrit d'un autre itinéraire, celui qu'empruntaient les marchands de l'empire abbasside de

5 *Epigraphia indica*, Calcutta-Delhi, 1892, 1, p. 66-69 ; Arjun Appadorai, *Economic conditions in Southern India 1000-1500*, Madras, University of Madras, 1936, p. 378, 381-386, 398-402.

6 Ahbar as-Sin wa l-Hind, *Relation de la Chine et de l'Inde*, Jean Sauvaget (éd. et trad.), Paris, Les Belles Lettres, 1948 ; George F. Hourani, *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and medieval times*, Princeton, Princeton University Press, 1951, p. 61-66.

Bagdad. Embarqués à Siraf, sur le golfe Persique, ils naviguaient jusqu'à Canton, où l'on a retrouvé des vestiges de mosquées.

La difficulté de dater l'introduction de l'islam dans les régions côtières de l'Inde tient aux conditions mêmes de la pénétration musulmane. Point ici d'inscriptions commémoratives de conquêtes, mais de rares témoignages d'une lente infiltration. Cinq siècles après le premier récit, le voyageur arabe Ibn Battûta, qui écrivait entre 1325 et 1353, témoigna que marchands et prêcheurs ne furent pas accueillis avec chaleur mais tenus à distance par les populations locales hindoues, « qui ne mangeaient pas avec eux et ne les laissaient pas entrer dans leurs maisons »<sup>7</sup>. Pour survivre au cours des longs mois d'août à janvier, où il leur fallait attendre les vents de la mousson du retour, ils se mettaient en ménage avec des femmes de basse caste, filles de pêcheurs ou de marins, les seules qui acceptaient de préparer leur nourriture. Un mariage temporaire – le *mut'a* – fut prévu par les institutions musulmanes pour permettre aux navigateurs de trouver une femme dans chaque port d'escale ainsi qu'une progéniture élevée dans la foi islamique<sup>8</sup>. Les prêcheurs qui accompagnaient les marchands en étaient garants, car ils restaient souvent sur place. La fidélité à l'islam était la condition de la prise en charge paternelle. Le fait que l'on ne trouve aucune mention de ces familles dans les récits des voyageurs arabes antérieurs à Ibn Battûta atteste que les musulmans des régions côtières mirent plusieurs siècles à sortir de leur obscure condition, c'est-à-dire jusqu'à ce que leur groupe puisse trouver une fonction spécifique dans la société locale.

12

Étranger au système des castes et libre de tout interdit social, le musulman sut se rendre indispensable, même au niveau le plus modeste. Il devint l'interlocuteur privilégié de l'étranger, et particulièrement des marchands du monde arabe auxquels il accordait l'hospitalité que leur refusaient les hindous. En outre, il offrait ses services de marinier, de courtier ou d'interprète. Son appartenance à une religion étrangère le plaçait à l'écart de la hiérarchie brahmanique et lui permettait d'approcher les fonctionnaires royaux qui n'auraient pas souffert la présence d'un hindou de basse caste. La répugnance des membres des hautes castes – ou qui se prétendaient tels – à entreprendre des voyages au long cours favorisa la prise en charge du commerce transocéanique par les musulmans dans les régions où les interdits de la mer étaient rigoureusement respectés. Ils parvinrent à surclasser les communautés juives et chrétiennes auxquelles

7 Ibn Battûta, *Voyages*, texte arabe accompagné d'une traduction par Charles Defrémery et B. P. Sanguinetti, Paris, 1853-1858, 4 vol., rééd. Vincent Monteil, Paris, Anthropos, 1968.

8 William Robertson-Smith, *Kinship and marriage in early Arabia*, London, Adam and Charles Black, 1963, p. 77-79 ; Jeanine et Dominique Sourdel, *Dictionnaire historique de l'islam*, Paris, PUF, 1996.

ces activités étaient antérieurement confiées. Pour s'insérer dans les structures sociales du monde indien, une autre filière permettait aux musulmans d'exercer une fonction militaire en s'engageant comme mercenaires. Les voyageurs italiens les avaient remarqués dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Les Portugais, qui les affrontèrent plus tard, décrivirent leurs navires, leurs techniques de combat et même leurs vêtements, tels les hoquetons rouges des archers embarqués à bord des navires<sup>9</sup>.

En fait, quelle que soit leur origine, les musulmans deviennent visibles au moment où leur fonction paraît indispensable, ou lorsque la conjoncture se prête à laisser librement cours à leurs initiatives. Il est difficile de dater autrement que par des repères la progression de leur pouvoir. Par exemple, l'inscription de fondation de la mosquée de Mâtâyî (H. 518/1124)<sup>10</sup>, près du palais des rois d'Eli (Kerala), prouve qu'ils jouissaient dès cette époque du droit de cité et de culte.

#### LA MARCHÉ VERS LE POUVOIR. UNE DOUBLE EXPANSION

L'émergence et la reconnaissance de ces communautés maritimes musulmanes fut très espacée dans le temps et ne peut faire l'objet d'une chronologie exacte. En revanche, une documentation abondante permet de suivre les étapes d'une autre expansion islamique, territoriale et militaire, celle qui toucha, à partir du VIII<sup>e</sup> siècle, l'ensemble du Moyen-Orient et la Perse. Elle gagna l'Inde au XIV<sup>e</sup> siècle lorsque des vagues successives de guerriers venus d'Afghanistan déferlèrent jusqu'à Delhi et la plaine du Gange, puis jusqu'au golfe du Bengale<sup>11</sup>.

Cette islamisation de conquête engendra des statuts différents pour les populations musulmanes côtières, qui relevèrent alors soit d'un sultan (Arabie, golfe Persique, Gujarat, Ahmadnagar, Bijapur, Golconde, Bengale), soit d'un raja hindou ou bouddhiste (Vijayanagar, royaumes du Kerala, Sri Lanka, Java et Pègou). Il ne semble pas que le statut des uns et des autres ait été très différent, bien que, dans le cas d'un État musulman, les marchands de mer aient fréquenté les cours royales où il arrivait qu'un homme d'affaires accédât au pouvoir politique comme l'atteste, entre autres, la fortune de Mahmûd Gâwân Gilânî à Bijapur, ou les exemples gardés par certaines traditions du Bengale.

9 G. Bouchon, *Mamale de Cananor, un adversaire de l'Inde portugaise (1507-1528)*, Genève-Paris, Droz, 1975, p. 85-87, entre autres. Leurs navires ont fait l'objet d'une excellente étude de Pierre Yves Manguin, « Late mediaeval Asian ship-building in the Indian ocean. A reappraisal », *Moyen-Orient et océan Indien*, 11/2, 1985, p. 1-30.

10 Vijayaraghava Rangacharya, *A topographical list of the inscriptions of the Madras Presidency*, Madras, Government Press, 1919, t. 2, p. 10-42.

11 Claude Markovits (dir.), *Histoire de l'Inde moderne*, Paris, Fayard, 1994, p. 29-50.

Dans le cas où le pouvoir était hindou, les règles d'un *modus vivendi* furent établies. Les musulmans devaient construire leurs villages en bordure de mer, alors que le raja résidait dans les terres. Ils devaient respecter l'ordre social brahmanique, c'est-à-dire le système des castes, s'abstenir de manger de la viande bovine, et se conduire comme des sujets fidèles, s'acquittant régulièrement de leurs impôts et participant à la défense du territoire. Ils se gardaient de prendre en compte l'antagonisme qui opposait les puissances hindoues et musulmanes, qu'ils servaient toutes avec le même zèle. Tout en se gardant de généraliser, l'on peut observer que l'une et l'autre situation relevaient de la séparation des pouvoirs politique et économique, qu'assumaient respectivement le roi et les négociants, quelle que fut leur origine et leur foi.

14

Ce partage n'empêchait pas les souverains et les seigneurs d'investir dans le commerce d'outre-mer, ni même de financer l'armement de navires, mais il épargnait aux hommes d'affaires de prendre parti dans les luttes dynastiques et territoriales. Toute liberté était laissée à ces derniers d'assurer par les armes la défense de leurs intérêts, surtout, et peut-être seulement, dans le domaine maritime. En général, les marchands y avaient tous les pouvoirs, même celui de prendre l'initiative de la guerre sur mer. Le sultan Bahadur de Gujarat ne disait-il pas que « la guerre sur mer est l'affaire des marchands et ne concerne pas le prestige des rois » ? Les souverains hindous ne s'intéressaient qu'à la prospérité de leurs territoires et ne demandaient que le paiement des taxes sur le commerce maritime. Cette structure était particulièrement apparente dans le royaume d'Éli (Kerala) où le roi hindou régnait sur les terres tandis que les Ali Raja, « rois de la haute mer » et chefs des musulmans de Cannanor, avaient tous les pouvoirs sur l'océan. Ils s'étaient rendus maîtres d'une partie de l'archipel des Maldives. L'Ali Raja commandait ainsi à une infinité d'îles qui étaient autant de relais pour le commerce<sup>12</sup>. Il chargeait ses navires de cauris, ces petits coquillages propres et lisses qui servaient de petite monnaie dans le golfe du Bengale. Il contrôlait l'exploitation des cocotiers dont les fibres et le bois étaient imputrescibles, qualité précieuse pour tresser les cordages et construire le matériel naval<sup>13</sup>. La terre aux rois, la mer aux marchands, ce principe légitimait partout, à des degrés divers, les initiatives des communautés mercantiles.

Par leur nature même, les sociétés islamiques côtières étaient en perpétuelle formation. Les liens qui unissaient les étrangers à leurs enfants de l'Inde, l'apport constant des bannis de toute caste, qui se tournaient vers l'islam, provoquaient une évolution sociale constante. Aux divisions du territoire, à la rigidité des

12 Pour l'histoire des Ali Raja, voir Geneviève Bouchon, *Mamale de Cananor...*, *op. cit.*

13 *Ibid.*, p. 39-50.

institutions brahmaniques, s'opposait la mobilité des sociétés musulmanes. La pratique du cabotage multipliait les liaisons et les alliances ; elle favorisait la consommation de produits nouveaux et la transmission des techniques. De l'Afrique orientale à Chittagong, ces foyers de peuplement islamique étaient assez dynamiques pour dépasser les rivages de leurs États et se répandre outre-mer. Les sépultures des navigateurs gujaratis retrouvées à Sumatra, les vestiges de leurs navires signalés à Java, la population musulmane bengalie établie de longue date à Pasai, témoignent du rôle, trop souvent méconnu, que les musulmans de l'Inde ont joué dans l'islamisation de l'archipel indonésien, qui compte aujourd'hui le plus grand nombre de musulmans du monde. D'autres groupes, venus du Moyen-Orient et de la Perse, s'étaient mêlés à eux, sans susciter, semble-t-il, de rivalité majeure. Le grand manteau de l'islam recouvrait sans distinction des négociants venus du Maghreb, de l'Afrique orientale, de tout le Moyen-Orient et même de Grenade. Bon nombre d'entre eux appartenaient aussi à des guildes qui s'étaient développées dans leurs pays d'origine. La plus célèbre était celle des Karimi d'Égypte<sup>14</sup>, qui s'était constituée en associations familiales. Les Karimi avaient la haute main sur le commerce des épices, et des agents de leur parenté dans tous les ports du littoral. Négociants et armateurs, grands constructeurs de mosquées et de *madrasa*, leur fortune était immense et leur descendance innombrable.

#### UN OCÉAN ISLAMIQUE À SON APOGÉE (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> SIÈCLES)

Le commerce au long cours de l'océan Indien est généralement connu sous le nom de commerce des épices, un nom qui recouvre une quantité de marchandises diverses.

Les épices sont un don de la nature. Elles poussent spontanément sur les rivages de l'océan tropical et ont fait l'objet, sans doute dès leur exploitation, de spéculations fructueuses. Le poivre croît dans les sous-bois des pentes des Ghâts occidentaux, où il s'accroche aux arbres, et le gingembre dans l'arrière-pays de la côte du Malabar. La cueillette était faite par les populations locales, qui les acheminaient par la voie des rivières jusqu'aux ports, où ils étaient troqués contre du riz et des textiles. La cannelle poussait à foison au Sri Lanka, où ces mêmes marchands l'échangeaient contre le riz dont l'île était complètement dépourvue, avant de les négocier dans les emporiums du littoral indien. Les marchands de mer se rendaient chaque année en Indonésie pour se procurer

14 M. S. Labib, « Les marchands Karimis en Orient et sur l'océan Indien », dans Michel Mollat (dir.), *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien*, VIII<sup>e</sup> colloque international d'histoire maritime (Beyrouth, 1966), Paris, SEVPEN, 1970, p. 209-214.

le poivre long de Sumatra, très prisé de la clientèle chinoise, et les précieuses épices des îles Banda et des Moluques. Ces dernières étaient récoltées par des populations très primitives qui les échangeaient contre du riz, des cotonnades de basse qualité et même de vieilles marmites. Les marchands de mer musulmans eurent tôt fait de mettre la main sur des échanges fructueux que leurs talents de négociateurs élargirent à une infinité d'autres produits.

16

Si l'on sait que la fortune des marchands de mer musulmans prit son essor dès l'époque abbasside, les sources sont insuffisantes pour établir la chronologie de leur progression et l'infinie complexité de leurs échanges. Elles permettent cependant de retrouver certains courants autour desquels s'ordonnaient des réseaux secondaires. Les récits des voyageurs, les chroniques locales, les fouilles archéologiques nous donnent la possibilité de situer les étapes de l'islamisation des pays riverains de l'océan Indien, mais ce n'est qu'au début du xv<sup>e</sup> siècle que l'on peut reconnaître l'identité des musulmans et donner une image concrète de leurs activités. C'est à cette époque que les Portugais s'établirent durablement dans les ports de l'océan du Sud. Basés à Mombassa, Ormuz, Goa, et aux échelles du Kerala, au Sri Lanka et à Malacca, ils devinrent des observateurs privilégiés sur une longue période. C'est grâce à l'ampleur de leurs informations, à la précision de leurs livres de comptes, de leurs inventaires chiffrés, rédigés dès les premières années du xvi<sup>e</sup> siècle, que l'on peut retrouver l'essentiel d'une situation saisie et confirmée avant qu'elle ne soit modifiée par leurs propres interventions<sup>15</sup>. Nous devons l'essentiel de ces informations à Tome Pires, écrivain de la factorerie de Malacca, qui rédigea en 1516 une « somme » fondamentale<sup>16</sup>.

Une évolution politique récente avait modifié la conjoncture économique et renforcé la toute puissance des marchands de mer musulmans. Après les invasions turco-mongoles dans le nord de l'Inde, les gouverneurs militaires n'eurent de cesse de rejeter la tutelle de Delhi, tout en demeurant fidèles à la foi islamique. Ainsi naquirent, entre autres, les sultanats du Bengale (1336) et du Gujarat (1401), qui donnèrent une impulsion décisive au grand commerce maritime. Après la proclamation de leur indépendance, les sultans du Gujarat et du Bengale avaient vite retrouvé une prospérité économique qui leur fit rechercher des débouchés extérieurs. Les communautés islamiques établies sur leurs rivages développèrent des liens de plus en plus intenses avec les ports de l'Afrique orientale et de l'Insulinde. L'expansion des Bengali sur la côte nord de Sumatra leur ouvrit les chemins des mers du Sud. Leurs noms apparurent

15 G. Bouchon, « Portuguese documents on Sixteenth Century India », dans G. Bouchon, *Inde découverte, Inde retrouvée*, Paris, Centre Calouste Gulbenkian, 1999, p. 11-21.

16 Tomaso Pires, *Suma oriental* [1516], London, A. Cortesao, 1944.

dans les nécropoles de l'île au moment même où les ports de Pasei et de Pidir commençaient d'exporter vers la mer de Chine le poivre de leur arrière-pays. Alors que s'affirmait la puissance des musulmans de Sumatra, le royaume hindouisé de Majopahit (Java) dominait la majeure partie de l'archipel. Encore hindoue au début du xv<sup>e</sup> siècle, l'île de Java était déjà touchée par le prosélytisme des musulmans de l'Inde, auxquels se joignaient les Arabes et les Persans embarqués sur leurs navires. Tous assuraient leur emprise en créant dans chaque port des foyers d'islamisation, sans éliminer cependant les marchands malais qui cabotaient entre les îles, ni les négociants du Coromandel établis là de longue date.

En 1403, Malacca fut fondée sur les ruines d'un nid de pirates. Située au point où vont mourir les souffles des deux moussons, la ville attira dans ses eaux calmes tous les navires de l'océan Indien et de la mer de Chine. Lorsque les Bengali poussèrent le raja de Malacca à se convertir à l'islam, la « route des épices » toute entière tomba entre les mains des musulmans. La fondation de Malacca fut le premier facteur de changement d'un siècle où se mirent en place les structures économiques de l'époque moderne. Au cours des trente années suivantes, deux mouvements se développèrent de part et d'autre de l'espace océanique. Le premier se fit à partir de la Chine, où les empereurs Ming envoyèrent dans la mer du Sud sept expéditions commandées par l'amiral musulman Zheng He. Elles mobilisèrent des centaines de jonques armées de bouches à feu pour lever tribut et chercher des marchés jusque sur la côte de l'Afrique orientale (1403-1433)<sup>17</sup>. Le second fut provoqué par le sultan d'Égypte Barsbay, qui s'arrogea en 1429 le monopole des épices au détriment des marchands Karimi. Certains d'entre eux trouvèrent refuge dans les ports de l'Inde occidentale, où ils s'associèrent aux négociants locaux. Dans le même temps, pressés par des difficultés internes, les empereurs Ming cessèrent brusquement leurs incursions. Le retrait des Chinois et le déclin des Arabes avaient donné leur chance aux marchands de mer, à majorité islamique, de l'océan Indien. À l'aube du xvi<sup>e</sup> siècle, ils avaient acquis la maîtrise absolue des routes océaniques.

17 W. W. Rockhill, « Notes on the relations and trade of China with the Eastern archipelago and the Coasts of Indian ocean during the fourteenth century », *T'oung Pao*, 17 (1915), p. 61-139, 258-271 ; J. V. G. Mills, *Ma Huan Ying-Yai Sheng-lan, the overall survey of the Ocean's shores (1433)*, Hakluyt Society Extra Series, n° XLII, Cambridge, Cambridge University Press, 1970 ; cf. aussi Dominique Lelièvre, *Le Dragon de lumière. Les grandes expéditions des Ming au début du xv<sup>e</sup> siècle*, Paris, France-Empire, 1996 ; Jacques Gernet, *Le Monde chinois*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 137-145.

Nous ne reviendrons pas sur l'inventaire des productions et des échanges déjà maintes fois étudiés<sup>18</sup>. Nous nous contenterons ici de rappeler le schéma de la « route des épices », alors à son apogée, qui demeura pour plus d'un siècle la structure essentielle du mouvement des échanges maritimes. Nous localiserons les lieux de production, qui furent aussi les escales de la maîtrise des voies océaniques par les communautés musulmanes.

Les ports demandeurs d'épices – Alexandrie, Beyrouth, Djeddah, Ormuz – étaient situés au débouché des routes de terre où étaient transportés par caravanes les produits du Moyen-Orient et de la Méditerranée : or monnayé (ducats de Venise et *ashrafi* d'Égypte), cuivre, mercure et vermillon, corail, alun et safran, armes et miroirs. Chaque année en juillet, poussés par les vents de la mousson du sud-ouest, les navires quittaient les ports de la mer Rouge et du golfe Persique en direction de l'Inde. Quelques-uns se rendaient directement à Calicut (Kerala) où le poivre ne pouvait être échangé que contre l'or monnayé, le gingembre contre le cuivre, la cannelle de Sri Lanka et les épices de Malacca contre d'autres produits d'Occident. Ces navires regagnaient leurs ports d'attache dès les premiers mois de l'année suivante. La plupart faisaient voile directement vers la mer Rouge et le port de Djeddah, d'où les caravanes partaient pour les marchés d'Alexandrie, du Caire et de Beyrouth, où les attendaient les galées de Venise. D'autres encore mettaient le cap sur Bassorah et sur le golfe Persique, d'où ils rejoignaient les voies de terre qui menaient aux ports du Levant.

18

18 L'œuvre capitale de Vittorio Magalhaes Godinho, *L'Économie de l'Empire portugais aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, Paris, SEVPEN, 1969 (dont l'édition portugaise est mieux documentée, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, Editora Arcádis, 1963, t. II) demeure la base indispensable de toute étude sur les productions et les échanges. Cet ouvrage, qui ne traite pas des sociétés mercantiles locales, est un peu dépassé par des études plus récentes et par les travaux faits à partir de sources orientales. Pour les routes maritimes et le commerce du Moyen-Orient, voir G.R. Tibbetts, *Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese being in translation of Kitab al-Fawa'id fi usul al-bahr wa'l-qawa'id of Ahmad b. Majid al-Najdaj*, London, Royal Asiatic Society of Great-Britain and Ireland, 1971 ; W. Fischel, « The spice trade of Mamluk Egypt », *Journal of the Economic and Social history of the Orient*, 1, 1958 ; Jean Aubin, « Le royaume d'Ormuz au début du XVI<sup>e</sup> siècle », dans *Mare Luso-indicum*, 3, 1988, p. 72-179.

Un document portugais publié par Luis Filipe Thomaz décrit avec précision l'organisation du commerce des « pays sous le vent » : *De Malaca a Pegu, viagens de um feitor português*, Lisboa, s.n., 1966 ; pour tout ce qui concerne Malacca, l'on doit se référer à l'excellent ouvrage de M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian trade and european influence in the Indonesian archipelago (1500-1630)*, Den Haag, Nijhoff, 1962 ; se reporter aussi à la revue *Archipel*, n° 18, 1978.

Pour les sociétés marchandes, Jean Aubin et Denys Lombard (dir.), *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'océan Indien et dans la mer de Chine XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, EHESS, 1988. Enfin, on consultera avec profit les séries suivantes : *Mare Luso-indicum*, *Cartografia Antiga*, I-IV (1971-1980), devenu *Moyen-Orient et Océan Indien* ; les travaux du *Centro de Estudos de Cartografia Antiga* (sections de Lisbonne et de Coïmbra) ; et des périodiques spécialisés, notamment : *Archipel*, Paris ; *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Leyde ; *The Indian Economic and Social History Review*, New Delhi ; *Indian Historical Review*, New Delhi ; *South Asia*, Nedlands (Australie).

D'autres marchands entreprenaient des voyages plus longs et plus rémunérateurs. Au lieu d'aller au Kerala, ils se rendaient dans les ports du sultanat de Gujarat, où ils négociaient une partie de leur cargaison contre les textiles, particulièrement des cotonnades, dont le Gujarat était le premier producteur. Ils chargeaient l'autre partie de cette cargaison dans des navires gujarati qu'ils accompagnaient à Malacca pour échanger le tout à bon compte contre les précieuses épices de l'Insulinde (noix et macis de muscade des îles Banda, clous de girofle des Moluques), et contre les porcelaines de Chine et autres produits de l'Extrême-Orient.

D'autres navires encore quittaient le Gujarat pour les ports poivriers de Sumatra. Ils échangeaient les cotonnades contre le poivre blanc, très prisé de la clientèle chinoise, puis ils prenaient la route des « pays sous le vent », remontaient le golfe du Bengale jusqu'aux ports de Pégou où ils troquaient ce poivre, l'eau de rose et l'opium du monde arabe contre les rubis, le benjoin et la laque. Toutes ces voiles regagnaient l'océan occidental par la mousson du nord-est en janvier et par des voies différentes. Les unes vogaient vers le Sri Lanka pour chercher la cannelle et les pierres précieuses, puis déposaient les épices de l'Insulinde dans les ports du Kerala avant de regagner le Gujarat ; les autres prenaient la route en droiture à travers les atolls des Maldives où ils hivernaient pendant la mousson suivante et réparaient leurs navires. Mais la quantité d'épices qui passait par là ne pouvait être comparée à ce qui était consommé en Asie. Le voyageur arabe Ibn Battuta (1325-1355), comme plus tard le Portugais Afonso de Albuquerque (vers 1512), constatèrent que ce qui passait en Occident n'était qu'une infime partie d'un immense trafic.

On voit ainsi que la péninsule indienne divisait l'océan en deux zones caractérisées par deux types d'échanges différents : dans l'océan occidental, le poivre, le gingembre et la cannelle étaient négociés contre le riz à la production, puis contre l'or, l'argent et les métaux utilitaires dans les ports du Moyen-Orient. Dans l'océan oriental, le poivre, les clous de girofle, les noix et les macis de muscade étaient troqués sur place, essentiellement contre le riz, puis contre les produits manufacturés (porcelaines, armes et surtout textiles) sur les marchés de Malacca. Ce bref schéma de la « route des épices » montre ainsi que l'or d'Occident s'accumulait en Inde sans jamais s'en écouler, et qu'à l'orient de la péninsule les vivres et les textiles servaient de base aux échanges. En maîtrisant ces derniers, les marchands de mer musulmans firent d'énormes bénéfices. Fidèles croyants, ils envoyaient à la Mecque le produit de leurs aumônes tous les sept ans : en 1505, les Portugais saisirent deux vaisseaux remplis de monnaies et de métaux précieux.

Depuis des temps immémoriaux, le commerce des épices était lié à celui des vivres et à celui des textiles, dont l'Inde était le plus grand producteur. Le riz et le sucre étaient cultivés par des populations rurales de tradition hindoue ou bouddhiste. Les musulmans s'étaient vite rendu maîtres de leurs circuits de distribution en les associant à d'autres échanges. Quelle que fut l'importance de ces derniers, elle ne pouvait être comparée à celle des textiles.

Si la Chine et la Perse demeuraient sans rivales pour la diversité et la qualité des soieries, l'Inde était la première puissance cotonnière du monde, tant sa fibre était appréciée en climat tropical, où les populations locales se procuraient des toiles écruées qu'elles décoraient à leur manière. Trois régions assuraient une production importante, dont deux à majorité musulmane : le Bengale, dont les étoffes (soie et coton) étaient tissées selon de savantes techniques, était surtout réputé pour ses mousselines, demandées jusqu'en Europe, comme en témoignent de nombreux portraits de la Renaissance italienne. Nous reviendrons sur la prospérité du Gujarat, qui avait réussi à dépasser les autres régions productrices par le volume et la diversité de ses productions, et l'efficacité de ses réseaux de distribution. Le Coromandel, enfin, à majorité hindoue, gardait ses structures traditionnelles et sa notoriété. Ses toiles peintes étaient diffusées dans les « pays sous le vent » (Arakan, Pégou et royaumes bouddhistes de l'Asie du sud-est). Nous ne pouvons détailler les innombrables activités où les musulmans étaient impliqués. Mais nous leur donnerons leur place dans le commerce des chevaux et la pratique de l'esclavage qui jouèrent un rôle de premier plan dans la promotion de leurs élites.

Le Deccan était alors la proie d'incessants conflits. On avait traditionnellement recours aux éléphants, tant pour la parade que pour les actions militaires. Ayant découvert que ces derniers ne résistaient pas à une charge de cavalerie, les souverains des royaumes rivaux importèrent par centaines les chevaux de Perse et d'Arabie. Le renouvellement de la cavalerie était une exigence du fait que les chevaux se reproduisent mal en climat tropical, les juments ne donnant naissance qu'à des poulains étiques. Échangés contre le riz, les destriers étaient embarqués à Ormuz et dans les ports de l'Arabie du Sud. Ils voyageaient debout, serrés les uns contre les autres, les yeux neutralisés par des plaques de cuir. Libérés sur les plages de Chaul, de Bhatkal ou de Goa, ils étaient conduits sur les chemins de terre jusqu'aux cours royales où ils étaient achetés à prix d'or. Stimulé par les conflits, financé par les sultans et les rajahs, ce commerce était entièrement entre les mains des musulmans. L'influence des hommes d'affaires auprès des souverains du Deccan en fut renforcée. Le destin de Mahmûd Gâwân Gilani est révélateur : ce savant persan fut *malik al-tujjar*, chef des marchands, avant de devenir ministre. Grand constructeur d'édifices religieux – dont la

riche *madrassa* de Bidar – il fut virtuellement souverain suprême (1453-1481). Son assassinat fut le signal de l'éclatement de l'empire Bahmani.

La traite des esclaves était l'objet d'activités dont on ne peut mesurer l'importance que par le nombre d'individus d'origine étrangère dont les documents signalent la condition servile ou l'affranchissement. Connus sous le terme générique d'« Abyssins », la plupart d'entre eux étaient exportés depuis les sultanats de l'Afrique orientale. Les meilleurs servaient dans les armées, notamment au Bengale, où ils étaient si nombreux qu'ils avaient réussi, à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, à renverser le sultan et à fonder leur propre dynastie. Enlevés ou vendus par leurs familles dès leur enfance dans les Balkans et convertis à l'islam, les esclaves blancs étaient très prisés par les souverains indiens. Certains furent promus par leurs maîtres à de hautes fonctions après avoir été affranchis, tel Malik Ayaz, gouverneur de Diu (Gujarat), qui apostropha les Portugais en italien, à leur grande surprise. En Inde même, les marchands se procuraient des enfants, particulièrement dans la région de Silhat (Bengale). Castrés, bien nourris, ils étaient élevés dans la foi islamique et revendus dans les pays voisins. Khaja Ata, le puissant gouverneur d'Ormuz, était un eunuque bengali, comme le gouverneur de Chittagong et comme le *braja*, le plus haut fonctionnaire du royaume de Pégou.

### LES CITÉS MARITIMES

La vie maritime se concentrait dans des zones portuaires situées le plus souvent à l'embouchure d'un fleuve. Le port principal était associé à des ports satellites ayant chacun une activité distincte. La fortune des uns et des autres avait varié au cours des siècles.

Islamisés au moins depuis le x<sup>e</sup> siècle, des comptoirs avaient été établis en Afrique orientale et s'étaient enrichis du fait de leur proximité avec les régions productrices d'or. Ces comptoirs étaient devenus de petits États, comme Lama, Malindi et Mombassa. Musulmans depuis les origines, les hommes d'affaires d'Arabie et de Perse avaient joué un rôle primordial dans l'expansion de l'islam vers l'Orient. Sur les côtes de la péninsule arabe, aux portes des villes saintes de l'islam, le port de Djeddah accueillait avec les foules du pèlerinage des marchands de toute origine. Plus au sud, Aden dressait à l'entrée de la mer Rouge ses falaises arides et ses puissants remparts, enserrant de hautes maisons blanchies à la chaux. Le port contrôlait les richesses du monde méditerranéen, de l'Afrique et des Indes. Mais la ville, dépendante des puits de la montagne, manquait d'eau, ce qui limitait les activités de la vie urbaine. C'était aussi le point faible du port d'Ormuz, siège d'un petit royaume inséré dans celui des shahs de Perse. Situé sur l'île de Djarun, au verrou du golfe Persique, elle

apparaissait comme un amas de rochers hostiles dont les falaises veinées de sel étinçelaient au soleil. La côte s'abaissait vers le nord, découvrant une ville ouverte dont les seules défenses étaient celles de la citadelle royale qui se dressait à l'écart, dominant à peine les hautes maisons à terrasses hérissées de cheminées de ventilation. La place paraissait investie par un épais barrage de bateaux au mouillage, de toutes formes et de toutes tailles. Les douanes d'Ormuz faisaient la fortune des princes et des notables. Disséminés sur les rivages du golfe Persique, ses ports satellites acheminaient les denrées et les produits de luxe : eau de rose, tapis, perles de Bahrein, chevaux persans et arabes, que les marchands de l'Inde obtenaient contre le riz, le sucre et les textiles, les épices et les drogues, les pierreries du Sri Lanka et les porcelaines de Chine. Des pays arabes venaient l'encens, l'opium d'Égypte, les tentures de cuir dorées, les métaux utilitaires et précieux d'Occident, les peignes et les miroirs de Venise. Toutes ces commodités affluaient à Ormuz, même la glace des montagnes d'Iran que l'on conservait dans des jarres de pétrole. La demande de produits étrangers était si forte qu'Ormuz devait équilibrer sa balance commerciale en complétant ses exportations, notamment vers l'Inde, par des cargaisons de sel et de *larins* d'argent. Les marchands persans et arméniens avaient fait d'Ormuz le premier centre d'affaires du Moyen-Orient<sup>19</sup>.

Sur le littoral occidental de l'Inde, les ports du sultanat de Gujarat étaient groupés autour de Cambay, le plus grand d'entre eux. Cité ouverte, aux maisons blanches ornées de bois ouvragé, elle offrait aux marchands étrangers toutes les productions de l'arrière-pays : indigo, objets d'artisanat, et surtout une gamme infinie de textiles tissés et peints dans les manufactures : « Cambay étend deux bras, écrivait Tome Pires, l'un touche Aden et l'autre Malacca »<sup>20</sup>. C'était là mesurer l'ampleur de l'expansion du commerce gujarati et l'omniprésence de ses marchands.

Toute la société du Gujarat semblait alors participer aux affaires commerciales. Les musulmans s'expatriaient plus volontiers que les autres. Négociants, mais aussi gens de mer, ils montaient leurs propres navires, ou ceux des seigneurs du royaume. Leurs équipages comptaient les marins les plus habiles, les pilotes les plus expérimentés et des corps d'archers qui assuraient la défense des escadres. La prédominance des musulmans ne doit pas dissimuler l'importance du rôle joué par les hindous dans le commerce extérieur. À Cambay, presque toute la finance était entre les mains des hindous et des *jains*. Établis dans tous les ports de l'océan Indien, surtout à Malacca, groupés autour de leur temple dans un quartier spécial, ils avaient organisé, de concert avec les musulmans, un réseau

19 J. Aubin, « Le royaume d'Ormuz au début du XVI<sup>e</sup> siècle », dans *Mare Luso-indicum*, 3, 1973, p. 77-179.

20 G. Bouchon, « Pour une histoire du Gujarat du XV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle », dans *Inde découverte, Inde retrouvée, op. cit.*, p. 359-374.

de correspondants actifs et solidaires, chargés d'établir partout des liaisons entre armateurs et producteurs. Leur collaboration était exemplaire. Quel qu'ait été leur groupe social, la compétence et la dignité de conduite des hommes d'affaires du Gujarat émerveillèrent tous ceux qui les rencontrèrent.

Les autres villes maritimes de la côte occidentale abritaient des flottilles de cabotage qui distribuaient les vivres et les produits d'usage courant. Au sud, un autre pôle de commerce international était constitué par les ports du Kerala – Cannanore, Cochin, Kollam – qui avaient toujours été prospères parce que situés dans les régions productrices du poivre et du gingembre. Les Portugais furent surpris par le nombre de musulmans qu'ils rencontrèrent au Malabar, « aussi nombreux que de Fès à Tunis ». Nombreux certes, mais non majoritaires comme ils pouvaient le paraître, parce qu'ils étaient partout ceux qui accueillaient l'étranger et traitaient avec lui. Au cours des siècles, Calicut avait conquis la première place<sup>21</sup>. Trois facteurs avaient déterminé sa fortune : la sécurité de ses eaux, où les pirates n'osaient s'aventurer ; une organisation rigoureuse, qui protégeait les négociants étrangers contre les tractations frauduleuses ; la protection officielle accordée par le souverain hindou aux institutions islamiques. Aussi les marchands musulmans de toutes nations, depuis Tlemcen jusqu'à Canton, étaient-ils attirés par les marchés de Calicut où l'on trouvait à foison épices et pierres précieuses. Le monde des affaires se divisait en deux communautés principales : celle des *Mappila*, originaires du pays, et celle des *Pardesi*, résidents étrangers. La ville s'étendait entre les Ghâts et la plage. Ses maisons de pierre blanchie aux toits de palmes s'élevaient au milieu de grands jardins où le poivre s'enroulait aux arbres. Dominée par ses temples couverts de plaques de cuivre, la cité comptait plus de vingt mosquées.

Les voyageurs n'ont laissé des cités maritimes du golfe du Bengale que des descriptions sommaires, dues à l'instabilité du delta du Gange qui engloutissait parfois des cités entières. Mais elles permettent d'entrevoir la nature et l'étendue de leurs activités. Situées généralement dans les deltas plantés de rizières, elles assuraient la subsistance des contrées voisines. Près des bouches du Brahmapoutre, Sonargaon, le grand entrepôt du Bengale, exportait le sucre et les étoffes précieuses ; sur le bras le plus ancien du Gange, Satgaon commandait le réseau maritime des pays hindous du golfe ; aux portes de l'Arakan, Chittagong abritait une importante communauté musulmane. La côte orientale de l'Inde, à majorité hindoue, comptait de nombreux musulmans, tout comme les ports du Pégou<sup>22</sup>.

21 G. Bouchon, « Calicut at the turn of the sixteenth century », *Revista de Cultura*, 13-14, Macao, 1991, p. 39-47 ; *id.*, *Inde découverte, Inde retrouvée, op. cit.*, p. 227-234.

22 G. Bouchon et L. F. Thomaz (éd. et trad.), *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy 1521*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1988, p. 150-167.

L'apogée du pouvoir islamique est souvent marqué par l'éclosion d'un cycle de légendes destinées à justifier la puissance des musulmans et la faveur que le souverain leur accordait en les rattachant aux traditions de fondation des dynasties. Ainsi, répandait-on au Kerala, dans les premières années du xv<sup>e</sup> siècle, l'histoire de Cēramân Perumâl, le dernier souverain de l'empire Cera, qui avait eu la révélation de l'islam à la suite de la visite de pèlerins venus d'Arabie. Avant de s'embarquer pour la Mecque, il avait divisé son royaume entre ses neveux et leur avait confié la protection des musulmans. Jusqu'à une époque récente les musulmans de Calicut participaient aux cérémonies d'investiture du roi hindou<sup>23</sup>. Un autre cycle mythique rattachait les Ali Râja de Cananor à la famille royale hindoue, en rappelant les services rendus par les dignitaires musulmans à la dynastie régnante<sup>24</sup>.

24

Au Bengale, les implications politiques des légendes d'origine sont plus claires encore. En 1522, les Portugais recueillirent celles de l'ancêtre du sultan régnant, Nusrat Shah, présenté comme un marchand venu de la Mecque, qui sauva le royaume du Bengale d'une invasion étrangère et fut promu général des armées, premier ministre du souverain hindou, avant de l'assassiner pour prendre sa place. Une autre légende fait dépendre la fortune de ce personnage de l'intervention d'un brahmane, tout en le reconnaissant comme un apôtre de l'islam. Dans ce cas précis, la critique est possible à partir des évidences de la numismatique et de l'épigraphie pour établir que cette légende, comme la plupart des autres, n'a aucune authenticité historique. Le mythe est orienté à des fins de propagande pour légitimer une usurpation ; il est destiné à donner un statut social à ceux qui ont acquis le pouvoir politique<sup>25</sup>. Une remarque s'impose ici : dans le cas particulier des légendes d'islamisation, répandues dans les régions côtières, on ne se réfère ni à quelque conquérant afghan ou turc, ni à quelque soufi persan. Partout l'islam est venu de la mer, porté par un saint personnage originaire des lieux saints d'Arabie.

Le xvi<sup>e</sup> siècle est marqué par la marche vers le pouvoir des communautés islamiques du littoral. Pouvoir économique pour les Gujarati qui, dès la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle, avaient profité du retrait des Chinois pour pénétrer les mers et les marchés de l'archipel indonésien, et de la crise des guildes arabes pour commencer d'acheminer eux-mêmes en mer Rouge les épices et les textiles. Au début du xvi<sup>e</sup> siècle, l'emprise des Portugais sur les échelles du Kerala et la conquête de l'Égypte par les Turcs leur donnèrent

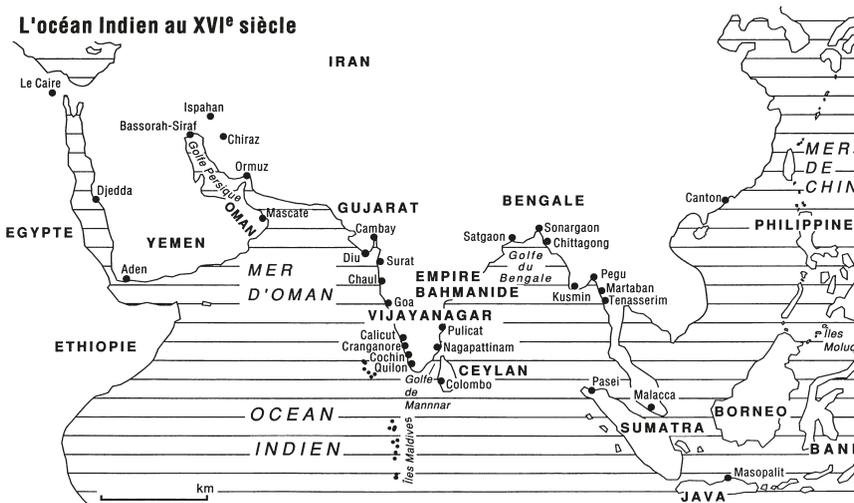
23 G. Bouchon, « Les musulmans du Kerala », art. cit., p. 40-43.

24 G. Bouchon, *Mamale de Cananor*, op. cit., p. 34-35.

25 G. Bouchon et L. F. Thomaz, *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy*, op. cit., p. 119-125.

l'occasion de coordonner tous les trafics des mers du Sud. Au Kerala, un même mouvement, plus ou moins associé au réseau gujarati et plus directement dirigé contre la présence portugaise, conduisit les *hifippila* de Calicut à armer leurs navires en guerre et à réagir à l'attitude louvoyante de leurs *rajas* en briguant le pouvoir politique. Si la rébellion des Kunjali de Calicut échoua, les Ali Rajas réussirent, en évinçant le roi hindou, à fonder à Cannanore la première dynastie musulmane du Malabar.

Les communautés islamiques de l'Inde ne parvinrent pas à garder la maîtrise de l'océan Indien que leur ravirent les Arabes de Mascate et les navigateurs de l'Europe du Nord, mais leurs échecs ne doivent pas dissimuler le rôle essentiel qu'elles jouèrent au cours de l'époque médiévale en contribuant à assurer la circulation des produits et des hommes entre la Méditerranée et la mer de Chine. Cependant, à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle, le vent tourna : embarqués à bord des navires portugais, Flamands, Hollandais et Anglais avaient reconnu les routes de l'avenir<sup>26</sup>.



26 Dès 1594, la Compagnie des Terres lointaines fut créée à Amsterdam, puis élargie en 1602 à la *Verenigde Ooste Indische Compagnie* (V.O.C.). En 1599, un groupe de marchands de Londres obtint d'Élisabeth I<sup>re</sup> l'autorisation de constituer une compagnie privée qui fut fondée à la fin de 1600 (*East India Company*).



Les villes et les provinces de l'Orient islamique au 9<sup>e</sup> siècle (d'après J.-C. Garcin *et al.*, *États, sociétés et cultures du monde musulman médiéval*, Paris, PUF, 1995)

## LES MARINS FRANÇAIS DANS LE GOLFE DU BENGALE AUX XVII<sup>e</sup> ET XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES

*Philippe Haudrère*  
*Académie de marine, université d'Angers*

Les marins français se rendent dans le golfe du Bengale pour y faire du commerce. Leurs préoccupations portent donc sur l'amélioration des routes du commerce maritime, soit de celles qui unissent l'Asie à l'Europe, soit de celles des échanges locaux. Dans la seconde moitié du xviii<sup>e</sup> siècle, la pratique de ces routes leur permet d'élaborer une carte nautique avec une représentation assez fidèle du littoral.

### LES FRANÇAIS SUR LES ROUTES NAVALES DU GOLFE DU BENGALE

#### Les routes du grand commerce et la recherche d'un abri

La route la plus élaborée est celle qui unit l'Europe au golfe du Bengale. Les vaisseaux français venant d'Europe, qui veulent gagner Pondichéry, principal établissement depuis 1673, reconnaissent le sud de la côte Malabar après avoir franchi le détroit entre les Maldives et les Laquedives, puis ils prolongent cette côte jusqu'à la vue du cap Comorin, et, enfin, ils cherchent à atterrir à la pointe de Galle, à l'extrémité sud de Ceylan. Ensuite, poursuit un routier :

de la vue de Gale on continuera à suivre la côte en ne s'écartant pas de plus de deux lieues à deux lieues et demi, en sondant de temps en temps, jusqu'à la baie de Trinquemalé, située à la partie orientale de l'île [de Ceylan]. Lorsqu'on sera vis-à-vis de cette baie, il faut traverser la côte de Coromandel et la ranger de près jusqu'à la rade de Pondichéry<sup>1</sup>.

Cette rade est foraine, c'est-à-dire que les vaisseaux doivent rester au large, et ils communiquent avec la terre grâce à des embarcations à fond plat, ou « chelingues », capables de franchir la barre. La rade n'offrant pas d'abri, les bâtiments y demeurent uniquement durant les périodes de vent régulier, c'est-

1 Guillaume Le Gentil de la Galaisière, *Voyage dans les mers de l'Inde...*, Paris, Imprimerie royale, 1779-1781, t. 1, p. 643.

à-dire au moment de leur arrivée, avec la mousson du sud-ouest, entre juillet et octobre, puis avant leur départ vers l'Europe, avec la mousson du nord, en janvier et février.

Entre le mois d'octobre et celui de janvier, la côte est très dangereuse pour les navigateurs, et ils doivent gagner une rade abritée où ils puissent trouver outre de l'eau, du ravitaillement, ainsi que du bois pour pouvoir effectuer les réparations nécessaires. En 1664, le premier ambassadeur de France auprès du Mogol, La Boullaye Le Gouët [Gouz], s'en inquiète et conseille d'entrer en négociation avec les Danois pour leur acheter Tranquebar, mais les pourparlers n'aboutissent pas<sup>2</sup>. En 1670, Jacob de La Haye, chef d'escadre envoyé avec une flotte dans le golfe du Bengale, reçoit pour instruction de s'emparer de la rade de Trincomalee sur la côte est de Ceylan, en application d'un avis donné par François Caron, ancien employé de la Compagnie hollandaise passé au service des Français. La Haye, ayant relâché à Trincomalee, se rend rapidement compte que les Hollandais, qui contrôlent l'ensemble du littoral de l'île, ne laisseront jamais les Français y créer un établissement<sup>3</sup>. En attendant de pouvoir trouver un site convenable, les Français relâchent à Aceh, à l'extrémité nord de Sumatra. Ils n'envisagent pas de s'y installer de manière permanente, car Aceh est la capitale d'un État puissant et une expédition navale est hors de question.

28

Dans les années 1680, les Français envisagent une installation dans un port du Siam, en particulier à Mergui, excellente rade, plus proche de Pondichéry que celle d'Aceh. « La Compagnie considère plusieurs avantages dans cet établissement, annonce un missionnaire, ... une retraite sûre pour ses navires dans les mauvais temps, à cause que le port y est fort bon et fort vaste, où l'on peut même donner carène et raccommoquer les plus grands navires, y trouver des mâts, toutes les îles qui sont à l'entour étant couvertes de bois propres à cet usage ».

Le roi de Siam, désireux de conserver son indépendance, pratique une politique de bascule entre les trois principales puissances européennes établies dans la région, les Hollandais, les Anglais et les Français. Les Français prennent une initiative diplomatique en 1686, à l'occasion de la venue à Paris d'une ambassade siamoise. Seignelay, secrétaire d'État de la Marine, demande la concession d'un terrain à Mergui, mais celle-ci lui est refusée, et il n'insiste pas. Au même moment, les Britanniques, qui venaient de s'établir dans le port sont contraints de le quitter précipitamment à la suite du massacre de plusieurs des leurs au cours d'une émeute. La direction de la Compagnie française des

2 François de la Boullaye-le Gouët, *Les Voyages et observations du sieur de La Boullaye Le Gouët*, Paris, Kimé, 1994, p. 123.

3 Jacob de La Haye, *Journal du voyage aux Grandes Indes...*, Orléans, 1698.

Indes orientales ne se décourage pas et donne ordre d'envoyer un employé à Mergui avec une petite escorte militaire pour solliciter « la propriété entière de quelque île commode distante de six lieues au plus du port de Mergui, pour la fortifier, y bâtir, et en user selon ses intentions »<sup>4</sup>. Une fois encore les Siamois ne supportent pas ces étrangers, et les Français sont contraints de se rembarquer précipitamment, ainsi qu'un autre détachement installé à Bangkok.

En 1698, François Martin, gouverneur des établissements français, fait une nouvelle ouverture et envoie le jésuite Guy Tachard :

L'on est persuadé qu'il n'aura pas débuté d'abord par la demande d'une cession entière, écrit-il, [mais] seulement obtenir la liberté de prendre un terrain, s'y fortifier afin d'assurer les vaisseaux français ... Cette liberté ne serait pas désavantageuse pour jeter un premier plan que l'on pourrait étendre dans la suite<sup>5</sup>.

À la suite d'une dépêche, sans doute trop optimiste, du missionnaire, une nouvelle ambassade est envoyée à Bangkok, mais le premier ministre, qui avait dirigé antérieurement l'ambassade siamoise en France, s'oppose absolument à une installation permanente : « Nous disons qu'on n'accordera point à la Compagnie royale de France de venir à Mergui pour s'y établir et faire ses ouvrages », écrit-il<sup>6</sup>. Après cet échec, les Français continuent de se rendre à Mergui pour hiverner ou radouber leurs vaisseaux, mais ils n'envisagent plus de créer une installation permanente. Ainsi, le gouvernement du Siam, qui ne pouvait renoncer au principal débouché du pays sur le golfe du Bengale, a-t-il eu raison de l'obstination des Français. Peut-être, aussi, ceux-ci envisageaient-ils ce port comme un accès aux marchés de l'Extrême-Orient, or l'ouverture de la route directe entre l'Europe et Canton à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle fait disparaître cet intérêt commercial.

Chandernagor, où les Français sont établis depuis 1673, reçoit aussi des bâtiments venus d'Europe. Ceux-ci suivent la route déjà mentionnée le long de la côte de Coromandel jusqu'à Pondichéry, où ils font généralement une escale, ainsi qu'à Masulipatnam, puis ils gagnent les bouches du Gange. Ils remontent ensuite l'Hooghly jusqu'à Chandernagor qu'ils atteignent au bout de dix à quinze jours ; c'est une opération dangereuse en raison de la violence du courant et de bancs de sable, aussi tout repose-t-il sur la compétence du pilote. À l'instar des autres Européens, les Français entretiennent des « pilotes du Gange » qui peuvent être embarqués indifféremment sur des vaisseaux de

4 Michel Jacq-Hergoual, *Étude historique et critique du journal du voyage de Siam de Claude Cèberet*, Paris, L'Harmattan, 1992.

5 Archives des Missions étrangères (Paris) [ensuite AME], 990, f<sup>o</sup> 453.

6 15 novembre 1700, AME, 852, f<sup>o</sup> 19.

toutes les nationalités. L'hivernage se passe dans le fleuve, le vaisseau étant ancré devant le comptoir. Il n'est pas possible d'utiliser Chandernagor pour abriter une flotte importante, car l'entrée dans le fleuve est trop difficile et l'ancrage de nombreux vaisseaux impossible ; de plus l'établissement, qui est de faible étendue, manque de bois.

Le seul bon port dont disposent les Français dans l'océan Indien est le Port-Louis de l'île de France (aujourd'hui île Maurice), aménagé en 1735, mais il est beaucoup trop éloigné du golfe du Bengale pour pouvoir être utilisé pour un hivernage.

#### Le commerce d'Inde en Inde et la connaissance des littoraux

30 L'activité des Français dans le commerce d'Inde en Inde est bien inférieure à celle des Britanniques et des Hollandais. Entre 1720 et 1756, on compte 164 armements effectués à Pondichéry et à Chandernagor, dont 19 pour Aceh et 8 pour la Birmanie. Les autres sont à destination des Maldives (11), de Surat (28), de la mer Rouge (33), du golfe Persique (29), des Philippines (28) et de la Chine (8)<sup>7</sup>. L'infériorité commerciale des Français s'explique par leur installation tardive en Inde, plus de soixante années après les autres nations maritimes européennes, et par la médiocrité de leurs moyens financiers et militaires : Pondichéry est sous l'autorité des Hollandais de 1693 à 1700.

Malgré tout les Français ont une activité de commerce d'Inde en Inde et, au XVIII<sup>e</sup> siècle, ils s'intéressent à la Birmanie ou Pégou. Ici, ils utilisent l'hostilité des marchands du Coromandel à l'encontre des Hollandais, qui veulent les obliger à prendre un passeport pour se rendre tant en Malaisie qu'en Insulinde. Les Français prennent ces marchands sous leur protection, et, comme ce sont souvent les mêmes qui font du commerce en Birmanie, il s'ensuit des échanges avec cette région. On y porte des cotonnades et de l'opium, et on en ramène du bois propre à la réparation des navires et de l'or, car la parité avec l'argent y est plus favorable que dans les autres pays du golfe du Bengale. Parfois aussi, on fait une escale aux îles Andaman ou aux Nicobar. Le voyage dure de six à dix mois avec un départ de la côte de Coromandel ou du Bengale de mars à juin, et un retour de septembre à avril. C'est un trafic qui rapporte beaucoup : en 1747, O'Friell, négociant de Pondichéry, assure qu'il laisse un profit de « 80 à cent pour cent », sans compter l'or qui, une fois livré à la monnaie du comptoir, donne au moins 33,5 %<sup>8</sup>.

7 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2005, t. 2, p. 624, n. 608.

8 O'Friell à Godeheu, Pondichéry, 26 janvier 1747, Arch. nat., Colonies C1, f<sup>o</sup> 54-55.

Ici, les principaux ports sont Negrais et Syriam. Il est possible que les Français aient pensé à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à créer un site d'hivernage à Negrais, mais qu'ils y aient renoncé en raison de l'insalubrité de la côte. En octobre et novembre 1690, une escadre, qui y stationne en hivernage, perd plus de cent hommes<sup>9</sup> ; en 1698, une autre escadre a plus de 800 hommes malades après un mois de séjour, et le commandant décide d'appareiller pour une meilleure destination<sup>10</sup>.

Le principal intérêt de la Birmanie pour les Français est son activité de construction navale. Entre 1730 et 1750, les Français font construire plusieurs bâtiments pour le commerce d'Inde en Inde à Syriam : ainsi le *Fort-Louis* en 1736 ; le *Fulvy*, la *Marie-Gertrude* et la *Diane* entre 1730 et 1737 ; le *Saint-Joseph* en 1752 ; la *Favorite* en 1753 ; le *Fleury* et le *Diligent* en 1755<sup>11</sup>. Presque tous sont réalisés sur un chantier appartenant à un constructeur privé français, Puel, ancien capitaine de la navigation d'Inde en Inde. Il y a aussi un « chef de la nation française », qui est soit un entrepreneur de construction navale, soit un commerçant.

Toute cette activité de construction navale et de commerce d'Inde en Inde, tant à destination de la Birmanie que d'Aceh, des Maldives et des régions occidentales et orientales de l'océan Indien, donne aux Français une connaissance des littoraux du golfe du Bengale, et celle-ci est utilisée par d'Après de Mannevillette pour la réalisation du *Neptune oriental*.

#### LE NEPTUNE ORIENTAL DE D'APRÈS DE MANNEVILLETTE

Il faut tout d'abord rappeler que l'école de cartographie nautique française connaît une grande activité au XVIII<sup>e</sup> siècle, après les Portugais qui s'étaient illustrés au XVI<sup>e</sup> siècle et les Hollandais au XVII<sup>e</sup>, et avant d'être supplantée par les Britanniques au XIX<sup>e</sup> siècle. Dans l'océan Indien, la publication essentielle est celle de Jean-Baptiste d'Après de Mannevillette, *Le Neptune oriental*, en 1775<sup>12</sup>. L'auteur est un officier des vaisseaux de la Compagnie des Indes, dans laquelle il a fait toute sa carrière depuis l'entrée au service en 1719 (à l'âge de 12 ans !) jusqu'au grade de capitaine obtenu en 1752, et à la retraite en 1761. Il a donc accompli de nombreux voyages dans les mers de l'Asie.

9 Robert Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales*, éd. Jacques Popin et Frédéric Deloffre, Genève, Droz, 1998, t. 2, p. 60-68.

10 *Mémoires de François Martin*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1932, t. 3, p. 136-137.

11 Frédéric Maintienne, *Les Relations politiques et commerciales entre la France et la péninsule Indochinoise (XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Les Indes savantes, 2003, p. 244.

12 *Le Neptune oriental, ou Routier général des côtes des Indes orientales et de la Chine, enrichi de cartes hydrographiques tant générales que particulières...*, par M. d'Après de Mannevillette, Paris, 1775, 2 vol. in-fol.

Sa première publication, en 1739, intitulée *Le Nouveau Quartier anglais ou description et usage d'un nouvel instrument pour observer la latitude sur mer*<sup>13</sup>..., reprend le principe d'un appareil proposé en 1731 par James Hadley à la *Royal Society* de Londres, destiné à permettre le calcul de la position en longitude par l'observation de la distance de la Lune avec des étoiles fixes. J.-B. d'Après venait de faire l'expérience de cet appareil, proche de notre sextant, au cours d'un voyage en Chine, et sa brochure voulait donner aux autres officiers de la marine de la Compagnie quelques conseils pratiques pour en faciliter l'usage. Toute sa vie, il demeura préoccupé par le calcul de la longitude, écrivant dans le *Neptune Oriental* trente-cinq ans plus tard :

32

Il serait à souhaiter que ceux qui sont chargés de la conduite des vaisseaux ... fussent en état de déterminer la longitude à la mer par les distances de la lune au soleil ou aux étoiles, qui donnent une approximation suffisante pour reconnaître et pour éviter les grandes erreurs de l'estime... Le succès des horloges marines, qui, poursuit-il, ont toujours donné la longitude avec une précision étonnante, doit nous faire concevoir les plus grandes espérances pour la détermination des longitudes en mer par ce moyen, le plus expéditif de tous. Il ne nous reste plus qu'à désirer que les artistes puissent exécuter des horloges aussi parfaites que celles qui ont été éprouvées, et que chaque bâtiment puisse en avoir deux, sans que cela devienne un objet de dépense.

La seconde publication, en 1745, est un *Routier des côtes des Indes et de la Chine*<sup>14</sup>. C'est un travail tout à fait neuf car jusqu'alors les officiers de marine européens qui naviguaient dans l'océan Indien disposaient uniquement d'extraits manuscrits des journaux de bord des bâtiments ayant circulé sur les mêmes routes, situation très différente de celle rencontrée dans l'Atlantique où les navigateurs avaient à leur disposition depuis le xvi<sup>e</sup> siècle des recueils imprimés d'instructions nautiques. Ce *Routier*, fondé sur le dépouillement de nombreux journaux de bord, en particulier de ceux des Français, enrichi de notations contenues dans les récits de voyages publiés tant en France, qu'en Angleterre, en Hollande et au Portugal, éclairé par l'expérience de son auteur, comble une lacune et diffuse une connaissance jusqu'alors réservée à quelques Hollandais et Portugais.

Lors de sa retraite en 1761, J.-B. d'Après reçut la direction du dépôt des journaux de navigation des vaisseaux de la Compagnie des Indes, situé au port de Lorient. Il entreprit de classer et d'organiser cette documentation, afin de pouvoir l'utiliser pour rédiger le *Neptune oriental*. La résidence à Lorient lui

---

13 Paris, Lambert, 1739.

14 Paris, Delespine, 1745.

permettait d'interroger les pilotes<sup>15</sup> et les officiers<sup>16</sup>, puis de susciter de nouvelles recherches. Il entretint aussi une correspondance active et fructueuse avec Alexandre Dalrymple, hydrographe de l'*East India C<sup>o</sup>*, qui lui fournit les relevés effectués par les officiers britanniques dans le delta du Gange.

Le *Neptune oriental* a été publié en deux tomes. Le premier est une édition améliorée du *Routier* de 1745 ; le second est un recueil de cartes, et c'est la partie la plus neuve et la plus utile. Jusqu'alors les navigateurs utilisaient surtout la carte publiée en Hollande par Pieter Goos vers 1690, révisée par Jan Van Keulen en 1710<sup>17</sup>, qui comporte de nombreuses erreurs en particulier pour le golfe du Bengale (carte 1). Les positions en longitude sont erronées (par comparaison avec une carte actuelle indiquée en pointillés) d'au moins 200 kilomètres pour Sumatra, qui est trop à l'ouest, et donc pour la Malaisie et le détroit de Malacca, ainsi que pour la côte du Siam. Ceylan est trop à l'est d'au moins 100 kilomètres, et il en est de même pour les côtes de Birmanie et du Bengale. Dans le détail, le figuré des côtes comporte de nombreuses erreurs, surtout pour le Siam et pour l'Orissa ; il en est de même pour la position des îles Andaman.

Ces erreurs sont d'autant plus graves que les navigateurs pratiquent « l'estime », c'est-à-dire qu'en l'absence d'appareils permettant de calculer la longitude, ils reportent chaque jour sur la carte la route parcourue de manière à pouvoir déterminer leur position. De là de nombreuses erreurs. Ainsi le capitaine du vaisseau français *La Paix*, en route pour Pondichéry, note-t-il le 22 juin 1745 en découvrant une terre : « Suivant notre point ce devrait être l'île Sainte-Marie, à la côte de l'Est de Madagascar, qui se trouve sous la latitude » ; il aborde, et constate avec surprise qu'il se trouve à l'ouest de Madagascar, dans le canal de Mozambique, et non à l'est comme il le supposait d'après son estime<sup>18</sup>.

La carte publiée par d'Après<sup>19</sup> corrige une partie des erreurs de celle de Pieter Goos. Elle est organisée autour de deux points, Pondichéry et Malacca, dont la position est assurée grâce à des observations faites par des missionnaires jésuites astronomes :

15 Recueil de correspondance, Arch. nat., Colonies, C<sup>2</sup>277, f<sup>o</sup> 94-148.

16 Ainsi pour le tracé des côtes du détroit de Malacca, BnF, Cartes et plans, service hydro, portefeuille 185, division 2, pièce 20.

17 *Oost Indien. Wassende Graade Paskaart vertoonende nevens het oostelyest van Africa, neede de Zeekusten van Asia, van C. De Bona Esperanca, tot Eso, boven Iapan. – t'Amsterdam Bij Pieter Goos op het Water inde Vergulde zee Spiegel seyn nute Beekonen bij Iohannus van Kuden.*

18 Arch. nat., Marine 4 J J 92 et 4 J J 74.

19 *Carte réduite de l'Océan oriental depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu'à l'île Formose. Dédiée au Roi, par M. d'Après de Mannevillette, chevalier de l'ordre du Roi, capitaine des Vaisseaux de la Compagnie des Indes, correspondant de l'Académie Royale des Sciences, et Associé de l'Académie Royale de Marine, 1775.*

Par plusieurs observations astronomiques qui ont été faites à Pondichéry, tant par les P. P. Jésuites que par plusieurs autres, écrit-il, la différence des méridiens entre Pondichéry et l'Observatoire royal de Paris, a été conclue de cinq heures onze minutes de temps, qui valent  $77^{\circ} 45'$  de longitude ; c'est en conséquence que je l'ai placé sur mes cartes.

Puis, plus loin :

Pondichéry [...] est considéré comme le premier terme de comparaison, et Malac comme le dernier. Leur distance respective est assujettie à la différence de leurs méridiens que j'ai évaluée à  $21^{\circ} 55'$ , en conséquence de l'observation faite à Malac par les P. P. Bèze et Conille, Jésuites... J'ai cru cette méthode préférable à toutes celles qu'on peut employer pour faire des cartes hydrographiques ; elle dispense de recourir aux routes des vaisseaux, qui sont trop souvent défectueuses pour déterminer sûrement les grandes distances.

34

Ensuite, il vérifie la position de quelques points remarquables, ainsi : « La latitude du cap Comorin [est] fixée dans ces nouvelles cartes suivant celle de  $7^{\circ} 58'$  qu'a observé le P. Boucher », ou encore : « J'ai fait à Madras plusieurs observations sur sa latitude, et je l'ai conclue de  $13^{\circ} 14'$  ».

Pour les détails, il utilise l'expérience des autres :

La correction [...] de mes cartes [...] est due aux instructions, aux journaux et aux remarques de M. de la Vigne-Buisson, ancien capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes, [et] Rivière de Siriam. Je me suis là-dessus conformé à un plan particulier qui m'a été communiqué par le sieur Puel, capitaine de vaisseau aux Indes orientales. Ce navigateur, dont la capacité est connue, m'a assuré que, dans les différents voyages qu'il a faits à Siriam, il a reconnu que ce plan s'accordait avec ses remarques.

Il fait aussi appel à son expérience personnelle : « Le voyage que j'ai fait à Mergui m'a mis en état de réformer quelques erreurs sur les gisements et sur les distances des îles qui forment les passages », ou encore :

L'île la plus sud des petites Andaman est située sur tous les anciennes cartes 15 minutes plus nord qu'elle n'est effectivement. J'ai reconnu cette erreur en observant la latitude à la vue de cette île. Je ne suis pas le seul qui ait fait cette remarque ; elle se trouve dans le journal du sieur Martin Hardi, pilote du vaisseau le *Maurepas*, en 1739 [...]. Cette faute était d'autant plus nécessaire à corriger, que cette petite Andaman fait le côté du nord d'un canal par où beaucoup de vaisseaux passent, surtout ceux qui vont à Mergui.

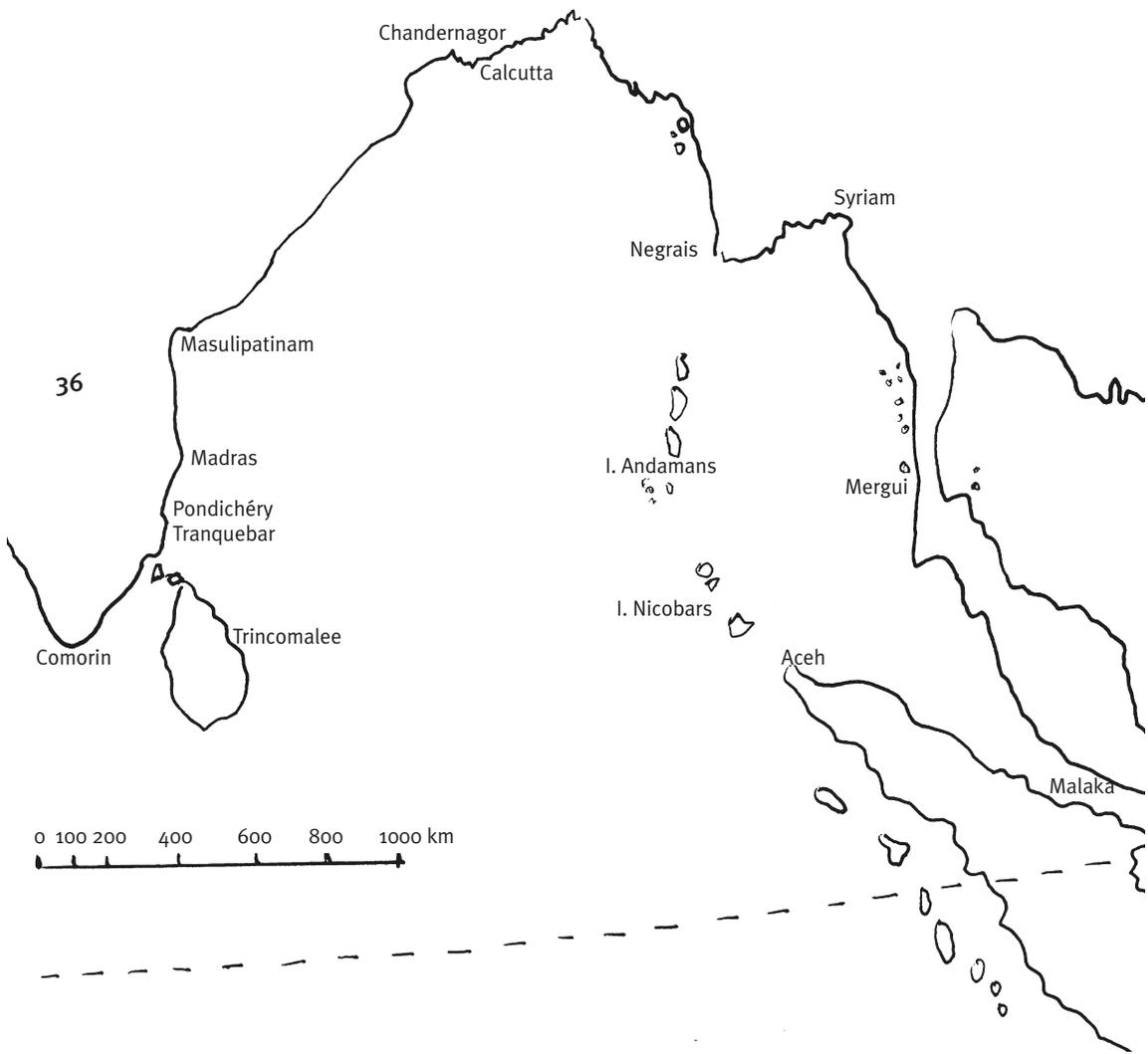
Citons encore cette comparaison avec la carte de Pieter Goos :

La différence que l'on trouve entre les cartes hollandaises sur la distance des îles Andaman à la côte de Tenasserim m'a engagé dans une discussion particulière pour la déterminer sur ces nouvelles cartes avec plus d'exactitude... Les fréquents voyages des vaisseaux de la Compagnie de France à Mergui m'en ont facilité les moyens. En parcourant les journaux de cette navigation, j'ai vu que tous les pilotes ont remarqué que cette distance, telle que la carte de Pietergoos la fixe, est moins grande de vingt à vingt-deux lieues qu'elle ne doit l'être. Si j'ai placé ces îles relativement à la côte de Tenasserim, leur situation à l'égard de celle du Coromandel se rapporte également au sentiments des navigateurs et au résultat des routes des vaisseaux.

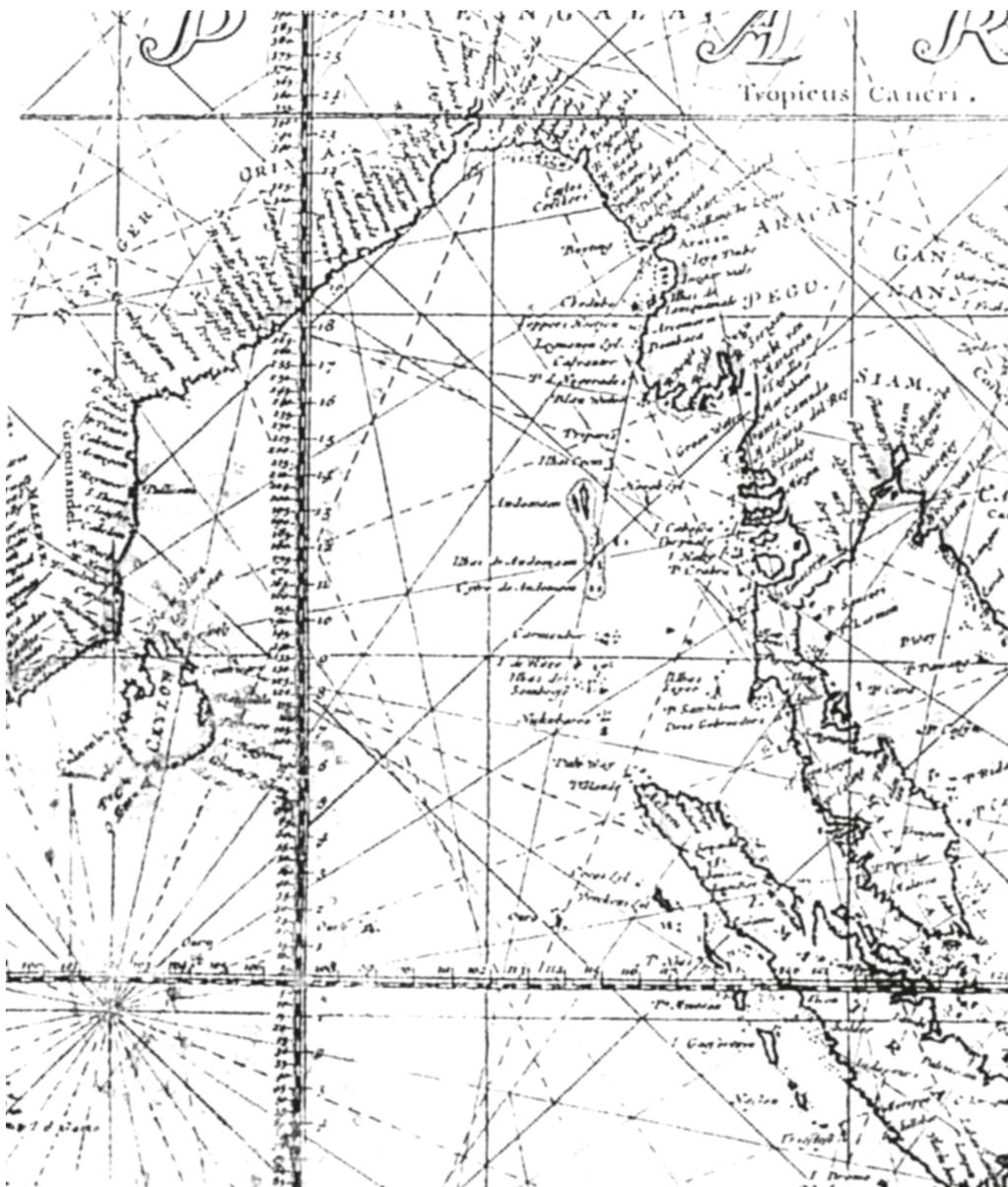
Sur cette carte (n° 2) pour la première fois les positions du cap Comorin, de Ceylan et de la côte de Coromandel sont satisfaisantes. Il en est de même pour les îles Andamans et Nicobars. Il y a encore des erreurs de 50 à 100 km sur les côte d'Orissa et du Bengale, de 50 à 200 km sur celles de la Birmanie et du Siam. La représentation de Sumatra demeure défectueuse, à la fois dans sa position et dans son orientation nord-ouest et sud-est ; il en est de même pour la Malaisie. Cependant, les contemporains ont eu conscience d'une avancée scientifique importante, comme le montre la traduction de l'ouvrage en anglais<sup>20</sup> deux ans après sa publication en français, et sa présence à bord de la plupart des vaisseaux européens envoyés dans les mers de l'Asie. Le *Neptune oriental* fut utilisé jusqu'aux années 1840.

Ainsi, l'apport des Français à la connaissance du golfe du Bengale et à la pratique de la navigation dans cette région est-il loin d'être négligeable. La publication du *Neptune oriental* est sans aucun doute une étape importante dans l'amélioration de la sécurité sur les routes de l'océan Indien.

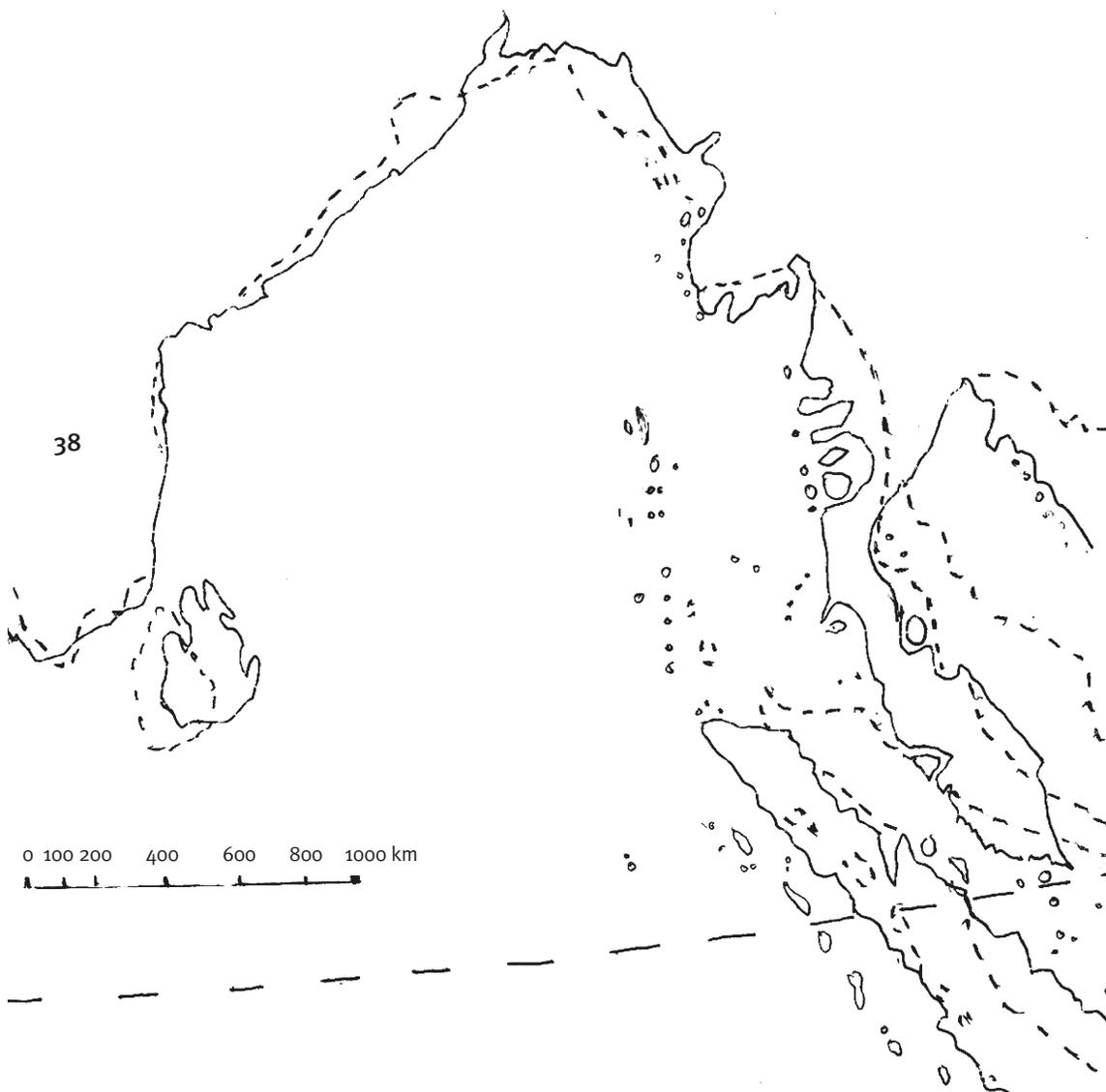
<sup>20</sup> *The East India pilot, or Oriental navigator, on 140 plates... Improved and chiefly composed from the last work of M. d'Après de Mannevillette*, London, R. Sayer & J. Bennett, 1777.



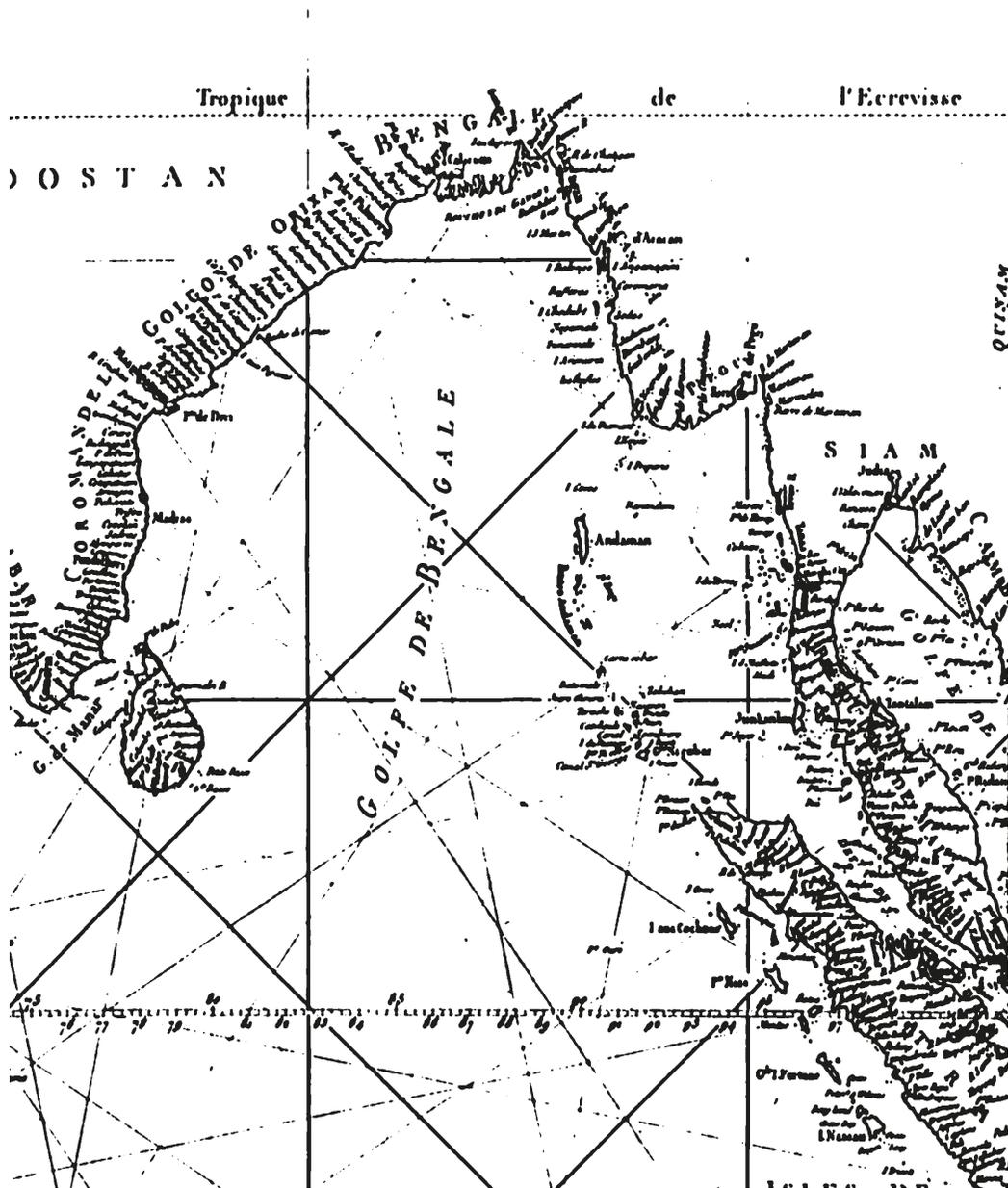
Carte de localisation



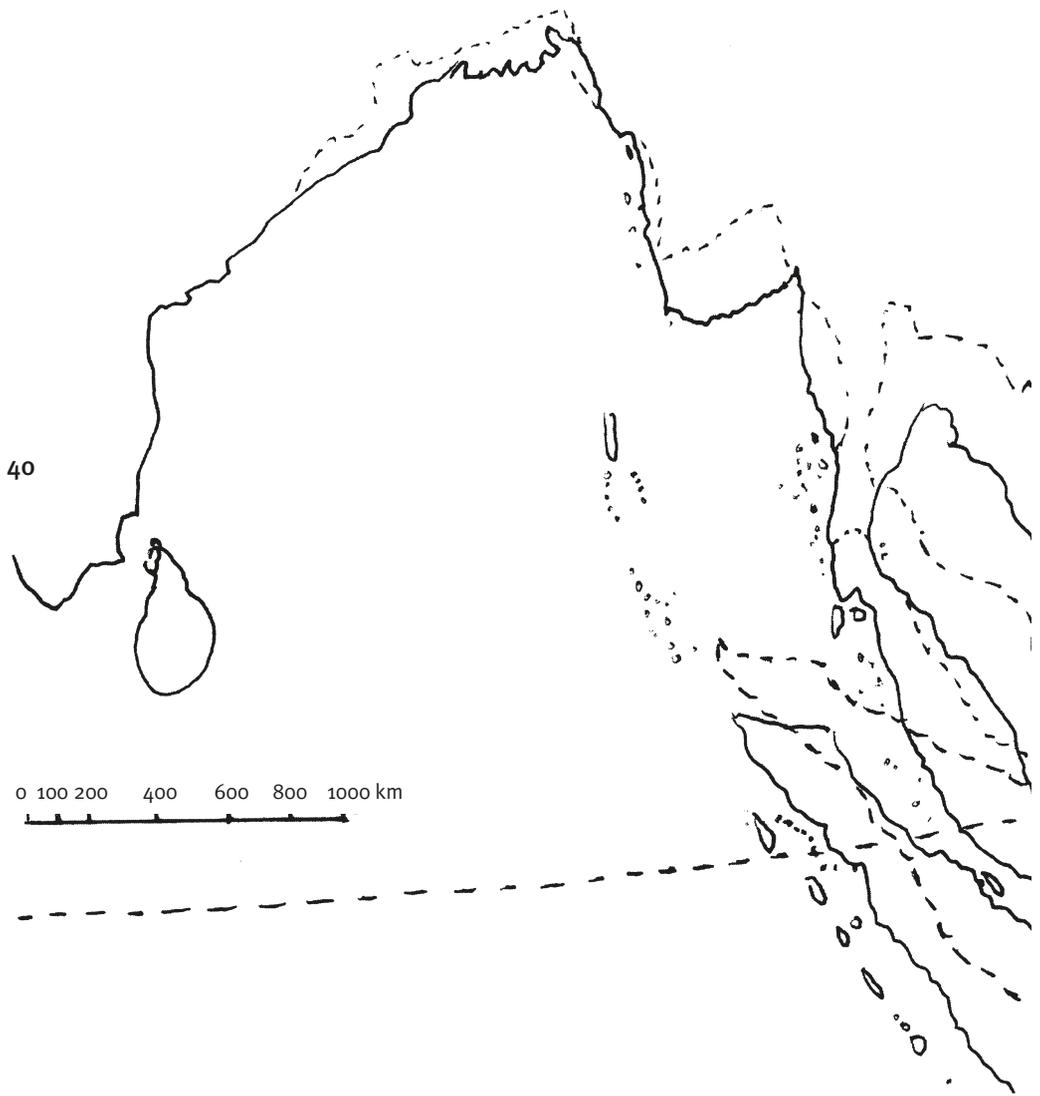
– Oost Indien, carte de Pieter Goos (1690). *Wassende Graade Paskaart vertoonende nevens het oostelyest van Africa, neede de Zeekusten van Asia, van C. De Bona Esperanca, tot Eso, boven Iapan.* – t'Amsterdam Bij Pieter Goos op het Water inde Vergulde zee Spiegel seyn nute Beekonen bij Iohannus van Kuden.



Comparaison de la carte de Pieter Goos avec une carte actuelle (en pointillés)



– Carte réduite de l’Océan oriental depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu’au Japon,  
 dédiée à l’Académie de marine, par M. d’Après de Mannevillette,  
 1753, Arch. nat., Cartes et Plans, 6 JJ 40 A-Pièce 19



Comparaison de la carte de d'Après de Mannevillette avec une carte actuelle  
(Le tracé sur une carte actuelle est indiqué en pointillé)

LE NAUFRAGE DE LA FLÛTE *L'UTILE* SUR L'ÎLE DE SABLE EN 1761 :  
PRATIQUES DE LA TRAITE DES ESCLAVES  
DANS L'OCÉAN INDIEN ET ÉVOLUTION DES IDÉES

*Max Guérout*

*Groupe de recherche en archéologie navale, UMS Histoire et archéologie navale  
(CNRS – Paris-Sorbonne – Musée de la Marine)*

Le 30 août 1777, le *Journal historique et politique des principaux évènements des différentes Cours de l'Europe*, imprimé à Genève, publia une lettre reçue de Port-Louis (île de France) :

La corvette du Roi, la *Dauphine*, commandée par le Chevalier Lanuguy de Tromelin, Enseigne de vaisseau, partit de ce port le 25 Novembre dernier, pour aller reconnoître l'Isle de Sables, & y prendre des noirs, que plusieurs bâtimens y avoient apperçus précédemment ; le 28, au coucher du soleil, on découvrit l'Isle, & le 29, M. Lepage, Officier de la corvette, fut envoyé avec une chaloupe & une pirogue à l'Ouest de l'Isle, d'où il ramena à bord de la corvette sept Négresses et un Négrillon, âgé de huit mois, qui étoient les seules personnes existantes dans cette Isle ; on interrogea ces femmes infortunées, qui répondirent qu'elles étoient dans cette Isle depuis la perte du vaisseau de la Compagnie des Indes l'*Utile*, qui fit naufrage le 31 juillet 1761...

Cette lettre venait conclure une histoire, amorcée une quinzaine d'années plus tôt par un document de colportage imprimé à Bordeaux<sup>1</sup> et à Paris<sup>2</sup>, celle du naufrage de l'*Utile* et du sauvetage de son équipage à bord d'une prame<sup>3</sup> construite par son premier lieutenant, Barthélemy Castellan du Vernet. Un récit édifiant intitulé : *Relation des principales circonstances qui ont accompagné & suivi le naufrage de la Frégate l'Utile, Capitaine de Lafargue, sur le ressif de l'isle de Sable ou du Corail, situé au 15° degré 52 minutes de latitude au Sud, & au 52° degré 45*

1 Imprimé à Bordeaux chez Jean Chappuis, non daté, trouvé par Bernard Harnie-Cousseau à Bayonne dans les archives de la famille Van Huffel.

2 Imprimé à Amsterdam et diffusé à Paris, chez Knapen. Dossier La Fargue, Arch. nat., Marine, C7 157.

3 Petit bâtiment de mer légèrement construit.

*minutes de longitude à l'orient de Paris*, commençant par une phrase introductive donnant le ton de l'ensemble :

Depuis que la Navigation est connue, il n'y a peut-être jamais eu de naufrage plus attendrissant que celui de la Frégate l'*Utile*. C'est par le coup le plus extraordinaire de la Providence, que ceux qui montaient ce Vaisseau ont eu le bonheur de trouver le salut au sein même du désespoir et de la mort.

Des esclaves abandonnés sur l'île, il n'est que peu question dans ce document ; un renvoi imprimé dans la marge indique : « On a envoyé un bâtiment de l'Isle de France, pour prendre ces infortunés ». Sur l'exemplaire de Paris une note manuscrite précise : « On avoit promis d'envoyer, et on ne la pas fait jusqu'à présent ».

42

L'Isle de sable dont il est question dans ces deux documents fut baptisée plus tard, vers 1825, du nom de Tromelin. Il s'agit de la partie émergée d'un volcan sous-marin, coiffé d'un banc de corail d'à peine un kilomètre carré. Située au nord-est de Madagascar, à 470 km de la côte et à 560 km au nord de l'île de La Réunion, l'île avait été découverte le 11 août 1722 par la *Diane*<sup>4</sup>, un vaisseau de la Compagnie française des Indes orientales commandé par Briand de la Feuillée<sup>5</sup>.

C'est au printemps de 1760, que la Compagnie française des Indes orientales arma l'*Adour* et l'*Utile*, deux flûtes identiques achetées l'année précédente à la Marine royale, à leur sortie de l'arsenal de Bayonne. Le choix de ce port d'armement visait à déjouer le blocus que la Royal Navy imposait à Lorient, siège de la Compagnie, depuis le début de la guerre de Sept ans. Les deux bâtiments franchirent la barre de l'Adour dès le début du mois de mai et gagnèrent Pasajes<sup>6</sup>, pour attendre les vents favorables et l'éloignement des croisières anglaises. Toutefois, ce n'est qu'au mois de novembre qu'ils parvinrent enfin à quitter le port espagnol. La raison de ce retard était imputable à un mal endémique, la désertion des équipages : dès lors que le séjour au mouillage se

4 Arch. Nat., Marine, 4 J] 90, *Journal de bord de la Diane*.

5 La *Diane*, 330 tx, lancée en Angleterre en 1721, effectue son premier voyage à destination de Calicut. L'appareillage a lieu de Lorient le 30 mai 1721 en compagnie de l'*Atalante*. Les deux bâtiments ont joué un rôle important dans l'histoire des îles Mascareignes, puisqu'ils transportaient les colons destinés au peuplement de l'île de France : une compagnie de Suisses sous la direction de Beugnot, comportant 210 hommes, 20 femmes et 30 enfants. Le voyage des deux navires fut un très long calvaire de près de 9 mois au cours duquel, à bord de la *Diane* seule, 52 personnes, équipage ou passagers, trouvèrent la mort. Pour essayer de conjurer les effets du scorbut, les deux navires firent une escale de 18 jours à l'île de Santiago, aux îles du Cap Vert, puis une escale de près de 2 mois à l'île Grande devant Rio de Janeiro. Le 12 février naissait à bord un bébé, baptisé Jean-Jacques, fils de Jacques Gast d'Hauterive et de Renée Guillot, sa femme, qui ne devait vivre que 6 jours. À bord, se trouvait Denis de Nyon, qui avait reçu de Louis XV une commission de gouverneur et d'ingénieur à l'Isle de France.

6 En français : Le Passage.

prolonge, les matelots, six mois d'avance de solde en poche, n'ont qu'une idée en tête, désertre et profiter de leur argent. On a fait venir par la route, depuis Lorient, deux détachements de troupes de la Compagnie qui sont précisément destinés à éviter les désertions, mais ils traînent à ce point les pieds qu'ils sont au bord de la sédition lorsqu'ils parviennent à destination. Après quelques semaines à bord, ils commencent eux-mêmes à désertre ; on doit les débarquer et les enfermer dans la citadelle de Bayonne, laissant le champ libre aux marins. Pour Jean-Joseph de Laborde<sup>7</sup> et François Nogué, deux négociants de Bayonne qui arment les navires pour le compte de la Compagnie, s'amorce alors une course poursuite qui vise à engager de nouvelles recrues plus vite que les marins ne désertent. Ce n'est qu'en novembre, après avoir été jusqu'à accorder des primes aux marins pour les maintenir à bord, que les équipages à nouveau complets, les deux navires peuvent appareiller. Ayant déjoué les croisières anglaises, les deux navires atteignent l'île de France le 12 avril 1761, après une traversée qui s'est déroulée sans rencontre désagréable et sans problème sanitaire.

Les navires de charge de la Compagnie ne sont pas destinés au commerce avec les Indes ou la Chine, ils apportent produits et matériaux dont la colonie a besoin et repartent en général vers la France avec une cargaison de café chargée à l'île Bourbon. Entre temps, ils sont parfois envoyés à Madagascar pour s'y procurer des vivres, essentiellement du riz ou du bœuf. C'est la mission que le gouverneur Antoine-Marie Desforges-Boucher confie à Jean de La Fargue<sup>8</sup>, le capitaine de *l'Utile*. Si l'on en croit l'abbé Pingré<sup>9</sup>, il lui est également demandé

7 Jean-Joseph de Laborde est un personnage hors du commun. Né en Espagne, le 27 janvier 1724, à Jaca, il arrive à Bayonne à l'âge de 10 ans pour travailler dans la maison de commerce de son cousin Joseph Laborde. À la mort de ce dernier en 1748, il assure à 24 ans la direction de la maison de commerce puis, lorsque sa cousine se remarie en 1751, l'association rompue, il devient propriétaire de la société qui prend le nom de Jean-Joseph de Laborde & Cie et se spécialise dans le négoce international ; il s'associe à son beau-frère François Nogué. En 1758 il est appelé à Paris et sous la protection du Cardinal de Bernis, puis du ministre Choiseul dont il restera très proche, il accède aux fonctions de banquier du Roi et de fermier général. Il sera guillotiné en 1794. - Voir Jean-Pierre Thomas, *Jean-Joseph de Laborde, banquier de Louis XV, mécène des Lumières*, Paris, Perrin, 2002.

8 Son nom est parfois orthographié de Lafargue.

9 L'abbé Alexandre Pingré, bibliothécaire de la bibliothèque Sainte-Geneviève à Paris, venu pour observer le passage de Vénus devant le Soleil à Rodrigue, est arrivé le 6 mai 1761 à bord du *Comte d'Argenson*. Il écrit : « Le départ de la Marine du Roi laissait une charge de moins, mais on doutait cependant s'il y avait assez de provisions pour en entretenir les habitants durant deux mois. On avait fait partir quelques vaisseaux pour faire des provisions de riz à Madagascar et, pour ne pas multiplier les bouches inutiles, on défendit en même temps tout commerce extérieur des esclaves. L'appât du gain faisait négliger la défense. On achetait des Noirs à Madagascar ; on prenait pour revenir des routes détournées et inconnues, soit pour cacher sa marche, soit pour déposer les Noirs en lieu sûr en attendant qu'on pût les faire entrer commodément. C'est peut-être à ce manège qu'on a dû la perte de quelques-uns de ses vaisseaux et de toute leur cargaison ». Le texte du *Voyage à Rodrigue* resté manuscrit n'a été publié que récemment par Sophie Hoarau, Marie-Paule Janiçon et Jean-Michel Racault, *Édition critique du Voyage à Rodrigue (1761-1762) d'Alexandre-Louis Pingré*, Paris, Errances, 2004, p. 224.

de ne pas ramener d'esclaves comme c'est aussi l'usage car, l'escadre royale étant absente, on craint un blocus de l'île par la Royal Navy, et on entend limiter le nombre de bouches à nourrir. Cette explication, donnée par l'abbé Pingré, paraît plausible ; la réalité semble cependant être bien différente. Alors que *l'Utile* a appareillé de Port-Louis le 27 juin à destination de Foulepointe, un négrier portugais, le *Jesus Maria José* arrive à l'île de France, le 6 juillet 1761, en provenance du Mozambique. Une lettre adressée le 4 septembre aux directeurs de la Compagnie par le Conseil supérieur de l'île de France mentionne l'évènement :

44

6 juillet 1761, arrivée à l'Île de France du portugais *Jésus Marie Joseph* avec 210 noirs venant du Mozambique. Quoique cette nation n'eut aucun droit d'apporter une pareille cargaison on avait cru néanmoins devoir prendre ces noirs et on les avoit payés 55 piastres chacun. L'état de cette vente n'a point été envoyé, ces noirs avoient été payés partie en matière d'argent et partie en fournitures des magasins<sup>10</sup>.

Nous sommes en présence d'une traite interdite, mais de toute évidence organisée par les représentants de la Compagnie à l'île de France eux-mêmes. On imagine mal en effet qu'un navire négrier puisse entreprendre un voyage aussi long sans être assuré de vendre sa « cargaison » à l'arrivée. Ce navire négrier n'est pas inconnu ; il s'agit du *Jesus Maria Jose y San Francisco*, une *corvette* appartenant à David O. Lopes, ayant effectué deux voyages de traite au Mozambique :

- 1 – Départ de Bahia (Brésil) le 20 novembre 1759, capitaine Samuel Cox, traite au Mozambique de 123 esclaves, débarquement le 1<sup>er</sup> mai 1760 à la Barbade de 100 esclaves.
- 2 – Départ de Bahia (Brésil) en octobre 1763. Traite à la Mina de 293 esclaves, vente en Amérique de 239 esclaves<sup>11</sup>.

Le voyage qui nous intéresse s'insère parfaitement entre les deux qui viennent d'être cités.

L'affaire s'étant probablement ébruitée, le Conseil supérieur répond par avance aux questions embarrassantes des Directeurs, avouant ne pas avoir entré l'opération dans la comptabilité bien que les esclaves aient été payés au moins en partie avec des fournitures provenant des magasins de la Compagnie. Reste que l'on a du mal à comprendre la logique de cette opération. Une hypothèse plausible pourrait être que l'on a interdit à *l'Utile* de traiter des esclaves parce

<sup>10</sup> Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 13 – Négrier portugais *Jesus Maria Jose* – 1761.

<sup>11</sup> David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson, Herbert S. Klein, CD-rom *The Trans-Atlantic Slave Trade*, publié par Cambridge University Press.

qu'on attend le *Jesus Maria José* dont les esclaves ont été négociés à un meilleur prix : 55 piastres contre 70, prix habituel de ventes des esclaves traités à Madagascar.

À l'arrivée à Foulepointe, La Fargue s'adresse à Valgny, récemment nommé chef de traite de la Compagnie des Indes, qui lui procure le riz et les bœufs dont il a besoin. Pour l'occasion, on a embarqué sous les ordres de Becquet, commis aux salaisons de la Compagnie, cinq bouchers, deux tanneurs et deux tonneliers<sup>12</sup>. L'option d'abattre le bétail sur place, de saler la viande et de tanner les peaux a été choisie de préférence au transport du bétail sur pied, le bâtiment n'étant pas équipé pour ce genre de transport.

Malgré l'interdiction qui lui a été faite, La Fargue a embarqué près de 160 esclaves malgaches. Une telle opération est considérable ; elle implique de disposer à la fois des fonds nécessaires à la transaction et d'un réseau de complicités à Foulepointe, à bord de *l'Utile* et à l'île de France, car l'achat d'une telle quantité d'esclaves demande des sommes importantes. Pour ce faire, La Fargue utilise la faculté qu'offre la Compagnie à ses officiers et à ses équipages de faire à leur profit et dans certaines limites un commerce appelé « port-permis », une latitude qui leur est laissée pour éviter les fraudes. La Fargue investit dans ce but 10 000 livres<sup>13</sup>, mais son intention est d'utiliser cette somme pour financer l'achat en fraude d'esclaves, un trafic effectué entre Madagascar et l'île de France, qu'il compte bien dissimuler aux autorités de l'île de France, et qui échappera donc aux contrôles effectués à Lorient, à l'arrivée.

En 1761, le prix d'achat à Madagascar d'un esclave robuste et en bonne santé – dit pièce d'Inde – est de 30 piastres, ou 157 livres, selon le taux de change du moment ; l'achat de 160 esclaves représente ainsi plus de 25 000 livres, une somme considérable pour La Fargue dont la solde mensuelle est de 200 livres. Il lui a donc fallu recueillir des fonds auprès des acheteurs potentiels : les colons de l'île de France, et sans doute laisser à ses officiers une part du trafic. Le profit escompté est considérable puisqu'acheté 30 piastres à Foulepointe, l'esclave est vendu 70 piastres à l'arrivée. Qu'il finance lui-même les achats ou bien qu'il serve d'intermédiaire pour les colons, le bénéfice de l'opération avoisine 25 à 30 000 livres qu'il pourra réinvestir en partie dans le « port-permis » du voyage de retour.

<sup>12</sup> Service historique de la défense (ensuite SHD), Marine, Lorient – 1P198, f<sup>o</sup>5 : « Rolle d'équipage de la flûte *l'Utile* naufragée sur l'Isle de Sable le 31 juillet à 10 heures et demy du soir ainsi que j'ay pu le dresser après notre perte n'ayant sauvé aucun papier ».

<sup>13</sup> SHD Lorient, 1P159 Liasse 1 – Comptes de la table de Mr. de La Fargue. Envoyé à la Compagnie le 31 décembre 1764.

Des complicités étaient indispensables, celle de Valgny, le chef de traite, d'abord, qui ferma les yeux profitant sans doute de la fraude pour traiter quelques esclaves à son compte ; celles aussi de l'état-major et des officiers marins du bord qui achetèrent eux aussi des esclaves selon leurs moyens ; celles enfin d'une partie de l'administration à l'île de France (autorités portuaires, fonctionnaires et colons auxquels les esclaves sont destinés). On imagine mal en effet qu'il soit possible de débarquer une telle quantité d'esclaves sans de nombreuses connivences sur place. Si l'on prend exemple sur des pratiques avérées, il faut pour cela arriver à destination à la tombée de la nuit, faire en sorte que le détachement des troupes qui doit embarquer dès l'arrivée pour empêcher les trafics soit retardé ou empêché, et disposer d'un bâtiment relais déjà au mouillage (peut-être l'*Adour* ?), sur lequel on transférera les esclaves pendant la nuit avant de les écouler discrètement les jours suivants<sup>14</sup>.

46

L'*Utile* appareille le 22 juillet, et fait route à l'est au plus près tribord amure dans l'alizé du sud-est. Le bâtiment n'étant pas équipé pour le transport des esclaves, ceux-ci sont parqués dans la cale. La nuit, les panneaux de cale sont fermés et cloués, car on craint les révoltes. La Fargue n'est pas un novice en matière de commerce d'esclaves, car ses premiers embarquements l'ont été à bord des navires négriers de la Compagnie<sup>15</sup>.

Nous avons la chance de connaître ce qui s'est passé à bord de la flûte dans les jours qui ont précédé le naufrage grâce à un document anonyme<sup>16</sup>, dont l'auteur est cependant aisément identifiable : il s'agit de Dubuisson de Keraudic, l'écrivain du bord. Après quelques jours de navigation, l'état-major s'inquiète de la route suivie. Keraudic fait état de discussions entre Jean de La Fargue, le capitaine, et André Faise, le maître pilote, concernant la position de l'île de Sable, qui se trouve peu ou prou sur la route suivie :

14 Ce sont ces stratagèmes qui seront utilisés par Vauquelin, commandant la flûte *La Garonne* pour dissimuler ses fraudes à son arrivée à Port-Louis le 10 décembre 1768 – Arch. nat., Colonies, C<sup>s</sup> a2 pièce, 24 décembre.

15 Premier enseigne faisant fonction de 2<sup>e</sup> lieutenant sur l'*Aurore*, 200 tx., 55 h. d'équipage, Capitaine J.F. Haumont, parti de Lorient le 10 juin 1740 pour un voyage de traite, au Sénégal du 10 juillet 1740 au 10 octobre 1740 avec à bord 300 noirs. À Petit Goave (Saint-Domingue) du 23 novembre 1740 au 18 avril 1741 où sont débarqués 276 esclaves, puis Léogane du 19 avril 1741 au 28 mai 1741. Est de retour à Lorient le 8 juillet 1741. Deuxième lieutenant sur la *Vestale*, 300 tx., 70 h. d'équipage, Cap. Michel Blain des Cormiers, allant au Sénégal, parti de Lorient le 01 octobre 1741 pour un voyage de traite au Sénégal (Gorée) et en Gambie du 26 octobre 1741 au 13 juin 1742 avec 400 noirs vers la Martinique du 5 juillet 1742 au 9 octobre 1742, est de retour à Lorient le 6 décembre 1741 (SHD, Marine, Lorient - 2P29/III/21 ; Mettas (2956), t. II, p. 604 et 607.

16 SHD, Marine, Lorient – 1P297 – liasse 4 – pièce 85, « Relation du naufrage de l'*Utile* sur l'Isle de Sable ou pour mieux dire de Corail par 15deg 32 m observé sur l'isle ». Ce document nous a été fourni par Philippe Haudrière.

Le 30 a Midy sur l'observation de 16<sup>deg</sup> 20<sup>m</sup> faite, un officier a le soir dit à un autre que nous courrions un risque de nous perdre dans la nuit courant cette bordée et qu'il ne dormiroit pas tranquille si on ne viroit de bord, on a réellement mis dans l'autre bord à 6 heure du soir et le lendemain à la pointe du jour nous avons reviré. On a observé à Midy depuis 16<sup>deg</sup> 8<sup>m</sup> à 16<sup>deg</sup> 18<sup>m</sup> et on a continué à courir le cap jusqu'à l'Est au plus près du vent (très beau temps, toutes voiles dehors filant environ 4 nœuds). La hauteur observée chaque un l'a dit au Capitaine, et le premier pilote luy a dit qu'il venait de pointer la carte qu'il ne se faisait qu'à 20 lieues des barres de Nazaret à quoi le Cap<sup>nc</sup> a répondu que ce ne pouvoit être que sur la carte de Bayonne, qu'il estoit un ignorant ; et nous avons continué à courir mais malheureusement le point du pilote ne s'est trouvé que trop juste.

Les deux cartes se trouvant à bord attribuent à l'île de Sable des positions géographiques différentes. Grâce aux commentaires que firent à propos du naufrage d'Après de Manneville<sup>17</sup> et Le Gentil de La Galaisière<sup>18</sup> nous pouvons identifier les deux cartes dont il est question. L'une est la carte du dépôt publiée en 1739<sup>19</sup>, la première sur laquelle est portée l'île de Sable ; la seconde, publiée en 1753<sup>20</sup>, fut sans doute donnée par d'Après lui-même, son auteur, à La Fargue, qui avait été son premier lieutenant en 1750 à bord du *Chevalier Marin*. La carte du dépôt attribuée à l'île de Sable une latitude de 16° 20' S, la seconde, celle de d'Après, une latitude de 15° 55' S. L'obstination et l'imprudence de La Fargue firent le reste. Contre l'avis du pilote, il décida d'opter pour la carte du dépôt et, sans prendre de précautions particulières, il continua à faire route pendant la nuit, alors que les indications divergentes des cartes auraient dû l'inciter à mettre en panne pour attendre le jour. Le naufrage se produisit vers 10h30 du soir, sur le plateau corallien qui entoure l'île. On jeta à la mer les pièces d'artillerie qui se trouvaient sur le gaillard, on coupa

- 17 D'Après de Manneville, *Instructions de D'Après, sur la navigation des Indes orientales*, Paris, Imprimerie royale, 1819, p. 52 : « L'île de Sable, située au nord de l'île Bourbon... La flûte *L'Utile* y fit naufrage le 31 juillet 1761, pour avoir négligé de s'en rapporter à la situation que je lui ai donnée sur ma carte de 1753, et avoir préféré celle d'une autre carte qui la place de 25 minutes plus Sud ».
- 18 Le Gentil de La Galaisière, *Voyage dans les mers de l'Inde*, fait par ordre du roi à l'occasion du passage de Vénus sur le disque solaire, le 6 juin 1761 et le 3 du même mois de 1769, Paris, Imprimerie royale, 1779/1781, t. I, p. 663-665.
- 19 BnF - GE SH18 E PF 213 Div 3, p.24, Carte réduite de l'Océan oriental ou Mers des Indes, dressée au Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine [publiée dans P. Haudrière et G. Le Bouëdec, *Les Compagnies des Indes*, Rennes, Éd. Ouest-France, 1999, p. 46], qui indique : « Islot de Sable vu par la Diane en 1723-1739 ».
- 20 Arch. nat., Cartes et Plans 6 J1 40 A - Pièce 19 -, Carte réduite de l'Océan oriental depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu'au Japon, dédiée à l'Académie de marine, par Mr d'Après de Manneville, 1753 (comporte l'île de Sable).

les mâts pour alléger le bâtiment, mais ces efforts ne servirent qu'à échouer la flûte un peu plus près du rivage. Au petit jour, les plus hardis se jetèrent à la mer, s'accrochant aux débris qui flottaient ; roulés par les déferlantes qui s'abattaient sur le récif, ils finirent par aborder sur l'île. On installa un va-et-vient et peu à peu les rescapés se retrouvèrent sur la plage sous les rayons de soleil qui commençaient à darder. Le jeune Léon Castellan du Vernet, embarqué comme volontaire, se noya sous les yeux du premier lieutenant, son frère ; 17 autres marins ou passagers furent noyés. Pour les esclaves, la situation était bien plus dramatique, car ils étaient piégés dans les cales dont les panneaux étaient fermés ; il leur fallut attendre que la coque de *l'Utile* se disloque pour se sauver : environ 72 d'entre eux périrent noyés. Dans la matinée, La Fargue fut retrouvé hagard dans les bouteilles de *l'Utile* ; on l'en tira avec difficultés. Mais, sans doute traumatisé par l'effondrement de son rêve de fortune, il resta dans un état complet d'hébétude, laissant son premier lieutenant prendre la direction des opérations.

48

Passé le stress du naufrage, on prit la mesure de la situation : l'île est minuscule et n'offre aucun abri. Il fallut de toute urgence trouver de l'eau : sous la direction de Louis Taillefer, le maître canonnier, une équipe entreprit aussitôt le creusement d'un puits au centre de l'île. Après un essai infructueux, et trois jours d'effort, une eau saumâtre et liquoreuse fut trouvée par 15 pieds de profondeur : elle assura la survie du groupe. Bien qu'incommodé et bouleversé par la mort de son frère, Castellan entreprit aussitôt d'organiser les choses : des campements furent dressés, on récupéra sur la plage tout ce que la mer y apportait, vivres, outils, voiles, bois. Au nord de l'île, là où les plages permettent la mise à l'eau d'un bateau, on entreprit la construction d'une embarcation de fortune. Bernard Sanguinet, le maître charpentier, se révélant incapable, Castellan prit lui-même la direction des opérations. Il dessina une sorte de prame à trois quilles, récupéra le bois nécessaire sur la plage ou sur l'épave, quand la mer le permit, et construisit une forge. Pour transporter les 180 rescapés, il faudrait un navire d'au moins 45 pieds de quille et 15 pieds de large, mais au moment de poser les quilles, on dut se rendre à l'évidence : la longueur de la quille de l'embarcation ne pourrait pas dépasser 33 pieds et tout le monde ne pourrait pas embarquer. Comme on avait récupéré une douzaine de barils de farine, on construisit un four en haut de plage pour cuire le biscuit nécessaire à la traversée vers Madagascar.

Le 27 septembre, 47 jours après le naufrage, l'embarcation, baptisée *Providence*, fut lancée et amarrée sur une ancre à jet, mouillée à quelques encablures. On gréa la prame ; 122 membres de l'équipage y embarquèrent « rangés comme des sardines », laissant sans voix 60 esclaves malgaches que l'on abandonnait sur l'île. Castellan leur avait laissé trois mois de vivres, un document signé de sa main au

cas où un navire viendrait à prendre contact avec eux, et la promesse de venir les chercher. Après quatre jours de mer, la *Providence* toucha terre à Foulepointe ; le jour même, 1<sup>er</sup> octobre, Léonard Fortin, un novice originaire de Cherbourg, décéda « à bord du chalan du flux de sang à la vue de Foulpointe ». À l'arrivée, les rescapés furent accueillis par le chef d'escadre Froger de l'Éguille<sup>21</sup>, dont les navires étaient au mouillage. On leur donna les premiers secours et on recueillit le rapport de La Fargue<sup>22</sup>. Le lendemain, Froger de l'Éguille appareilla pour la France. Castellan du Vernet prit place sur une embarcation locale pour rejoindre le *Silhouette*, un vaisseau de la Compagnie des Indes, qui traitait des vivres en baie d'Antongil, plus au nord. Le *Silhouette* rallia Foulepointe le 23 octobre et appareilla trois jours plus tard pour l'île de France. Pendant leur séjour à Madagascar, plusieurs membres de l'équipage contractèrent les fièvres et onze d'entre eux décédèrent pendant la traversée. Parmi eux, Bernard Sanguinet, le charpentier maladroit, originaire de Bayonne, « Le 9 novembre, 1 heure après midy », et Jean de La Fargue, le capitaine de l'*Utile*, « mort à bord du *Silhouette* le 12 novembre 1761 à 1 heure et demy après midy à la vue de Bourbon des fièvres malgaches »<sup>23</sup>.

Lorsque le *Silhouette* jeta l'ancre à Port-Louis, le gouverneur Desforges-Boucher était furieux. On peut en juger par la lettre qu'il adressa aux directeurs de la Compagnie :

25 novembre 1761, le *Silhouette*, cap. Delaval, [...] a ramené 120 hommes de l'équipage de la flûte l'*Utile* qui a eu le malheur de se perdre sur l'Isle aux Sables à 80 lieues de la côte de madagascar. M. Castellan premier lieutenant sur ce vaisseau, officier d'une capacité peu commune, a entrepris la construction d'une espèce de barque ou chaland qu'il a bâtie sur l'Isle des sables avec les débris du vaisseau et ramené tout l'équipage ainsi que le capitaine à Foulpointe où Mr. Delaval les a embarqués sur le *Silhouette* pour les transporter ici. Mais le Sieur Lafargue est mort dans cette traversée et a bien fait car ce n'est uniquement qu'à son entêtement et à sa mauvaise conduite que l'on doit attribuer la perte de ce vaisseau<sup>24</sup>...

21 Michel Joseph Froger de l'Éguille, était venu en octobre 1758 renforcer l'escadre d'Aché dans l'océan Indien avec Le *Minotaure*, 74 canons, commandé par lui-même, l'*Illustre*, 64 canons, commandé par le C.V. de Ruis, et l'*Actif*, 64 canons, commandé par le C.V. Beauchère. Il participa aux combats contre l'escadre de l'amiral Pocock sur les côtes de Coromandel. L'*Illustre* s'étant échoué en janvier 1760 à l'île de France, il rentra en France avec les deux autres vaisseaux.

22 Arch. nat., Marine, 3 J1 358 - Pièce 32 : « Rapport fait à Mr. de l'Eguille sur la fausse situation de l'Isle de Sable placée sur la carte du dépôt de la Marine de 1740 par 15° 30' Lat. Sud et 53° 12' longitude orientale de Paris ».

23 SHD, Marine, Lorient 1P 198 F°1 – « *Rolle d'équipage de la flûte l'Utile.....* ».

24 Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 13, Journal de Desforges-Boucher du 12 août 1761 au 31 août 1762.

Mis au courant de la promesse de Castellan de secourir les malgaches abandonnés, il refusa tout net d'envoyer un navire de secours.

Sa décision souleva l'indignation, mais ne fut portée sur la place publique que beaucoup plus tard. Bernardin de Saint-Pierre, qui séjourna à l'île de France de 1767 à 1768, a publié en 1773 son *Voyage à l'Île de France*. Bien que très critique à l'égard des colons, il n'osa pas évoquer cette affaire et sa réprobation resta prudemment limitée à son manuscrit :

50

Le vaisseau l'*Utile* partant de Madagascar s'échoua sur une isle appelée l'isle aux sables, presque à fleur d'eau, et sans eau ni herbe d'aucune espèce. Ce vaisseau avait environ 160 nègres esclaves, le Cap. les fit descendre avec son équipage et ce qu'on put sauver des provisions du vaisseau qui avait coulé, ensuite on résolut de le démembrer pour en construire une barque qui put les ramener à l'isle de France. Les noirs esclaves le servirent avec un grand zèle dans ce travail. Quand la barque achevée et faite aussi grande qu'on l'avoit pu, le capitaine s'aperçut avec chagrin qu'elle ne pouvait contenir que les gens de son équipage, il les fit donc embarquer secrètement et ayant laissé tant soit peu de provisions avec les noirs il leur promit de leur envoyer un vaisseau dès qu'il serait arrivé à l'Isle de France, les malheureux, femmes et enfants, levèrent les mains au ciel et leur souhaitèrent un bon voyage, cependant le Cap. étant arrivé au bout de trois semaines à l'Isle de France rendit conte (*sic*) à l'administration de son malheur et de la promptitude du secours qu'il fallait porter aux noirs abandonnés au milieu de la mer<sup>25</sup>. D'autant qu'il ne fallait que quelques jours de voyage pour aller à eux, les vents étant presque toujours favorables. Mais les chefs de l'administration décidèrent qu'ils devoient être péris et on les abandonna sur cette isle. Depuis on n'a pas même aperçu d'ossements, la mer couvrant ce haut fond dans les équinoxes. Ils pouvaient avoir péri mais l'administration était très coupable car enfin c'étaient des hommes qu'ils livraient à la mort et la démarche qu'elle devoit faire, quoique inutile eut prouvé qu'elle faisait quelques cas des hommes et qu'elle devoit, même de [...] inutile, à leur mémoire<sup>26</sup>.

C'est finalement Condorcet qui porta à la connaissance de ses contemporains la première critique, quoique feutrée, de l'affaire. Lorsqu'il publia, en 1781, ses *Réflexions sur l'esclavage des nègres*, il prit comme exemple le naufrage de l'*Utile* et l'abandon des esclaves pour montrer : « ...combien les Européens sont

25 Bernardin de Saint-Pierre commet ici une erreur car le capitaine Jean de Lafargue décéda en mer le 12 novembre 1761, à la vue de l'île Bourbon (Arch. dép. Morbihan, 1 P159 document n°5 – État des morts de la flûte l'Utile).

26 Bibliothèque municipale du Havre - Manuscrit n°82, f° B4 - Brouillons du texte du *Voyage à l'Île de France* de Bernardin de Saint-Pierre.

éloignés en général de regarder les noirs comme leurs semblables »<sup>27</sup>. On aurait pu imaginer critique plus virulente<sup>28</sup>. On se pose la question de savoir qui fut l'informateur de Condorcet, car il commet plusieurs erreurs dans sa relation de l'histoire. Il ne semble pas avoir eu connaissance de la lettre publiée par le *Journal historique et politique* de Genève en 1777, ni du rapport rédigé par Jacques-Marie Lanuguy de Tromelin à son retour en France<sup>29</sup>, mais il paraît bien avoir été le destinataire des informations contenues dans un paquet secret envoyé par Antoine-Marie Desforgés-Boucher à sa sœur, Madame de Brain<sup>30</sup>. Le secret qui entoure cet envoi semble montrer combien l'attitude du gouverneur dans cette affaire, d'abord passée sous silence, devenait particulièrement gênante pour l'intéressé après le sauvetage des rescapés. Antoine-Marie Desforgés-Boucher, qui avait quitté les fonctions de gouverneur en 1765, résidait alors à Bourbon, dans l'habitation familiale, le château de Gol.

La condamnation de l'abbé Rochon, astronome de la Marine royale, présent à l'île de France en même temps que Bernardin de Saint-Pierre, est quant à elle beaucoup plus véhémente. Il consacre plusieurs pages au naufrage et au sauvetage des rescapés dans son *Voyage à Madagascar et aux Indes Orientales*, publié tardivement à Paris en 1791<sup>31</sup>. Il s'insurge contre la décision de ne pas porter secours aux naufragés : « Tout homme qui a quelque sentiment d'humanité frémit quand il sait qu'on a laissé périr misérablement ces pauvres noirs, sans daigner faire aucune tentative pour les sauver ». On peut cependant remarquer qu'en 1791, il est aisé de dénoncer l'attitude de Desforgés-Boucher, dans une tirade qui fait écho au discours de Mirabeau prononcé l'année précédente devant le Club des Jacobins<sup>32</sup>. À une époque où les idées évoluent rapidement, il est facile, et parfois cruel, de pointer des contradictions qui révèlent soit l'évolution de la pensée, soit la soumission aux idées du moment. Ainsi, à la vertueuse indignation de Rochon, on peut opposer un document saisi vingt-trois ans auparavant, après la mort du Sieur Glémet, régisseur des traites du roi à Madagascar au cours de l'enquête ordonnée par l'intendant Pierre

27 Condorcet, *Réflexions sur l'esclavage des nègres et autres textes abolitionnistes*, David Williams (éd.), Paris, L'Harmattan, 2003, note 1, p.52.

28 Lorsque le 6 avril 1788, Condorcet prononça son discours inaugural lors de son admission à la Société des amis des noirs, c'est ce texte qu'il présenta.

29 SHD, Marine, Brest – Ms 161 90 : « Compte rendu par le Sr. de Lanuguy-Tromelin, Lieutenant de Vaisseau du Roi, à Monseigneur de Sartine, de sa mission aux Indes », non daté.

30 Arch. dép. du Morbihan – E 2226 – Correspondance A. Desforgés-Boucher, gouv. des Mascareignes 1759-1783 : Lettres adressées à Mme de Brain, datées du 2 novembre 1779 (f° 163 v°) et du 20 novembre 1781 (f° 171).

31 Abbé Alexis-Marie Rochon, *Voyage à Madagascar et aux Indes Orientales*, Paris, Prault, 1791, p. lix-lxiiij (Introduction).

32 Mirabeau : « Et ce commerce n'est pas inhumain ! » prononcé le 6 mars 1790.

Poivre<sup>33</sup>, en décembre 1768, à la suite des fraudes du lieutenant de vaisseau Vauquelin commandant la flûte la Garonne :

Une lettre du S. Glémet datée du 17 septembre 1768, adressée au nommé Filet dit La Bigorne interprète envoyé dans la baie d'Antongil par laquelle lettre, sur la recommandation de M. Dumas<sup>34</sup>, le S. Glémet ordonne à son cher Filet de procurer à M. l'abbé Rochon [...] l'achat de deux esclaves, de les payer en tenant note du prix<sup>35</sup>.

52

Le sauvetage des rescapés est une longue histoire : après quatorze ans d'oubli, un navire de passage à proximité de l'île apreçut sans doute des naufragés<sup>36</sup>. Rentré à l'île de France, il donna l'alerte. Comme l'administration des îles, les mœurs avaient changé. On envoya le cotre la *Sauterelle*<sup>37</sup> au mois d'août 1775, pour tenter de sauver les naufragés. Le cotre, mouillé au nord de l'île, envoya à terre un canot avec deux hommes. Le canot fut jeté et détruit par la houle sur le récif, l'un des marins regagna son navire à la nage, l'autre se retrouva sur la plage avec les survivants<sup>38</sup>. L'année suivante, par deux fois, on envoya à nouveau des secours, et par deux fois il leur fut impossible d'aborder. Désespérant d'être sauvé, le marin de la *Sauterelle* entreprit de construire un radeau avec les débris de l'épave de l'*Utile*. Avec les trois derniers hommes et trois femmes, il prit la mer sur un radeau dont voiles et grément étaient faits avec des plumes d'oiseaux tissées. On imagine bien que leur tentative pour gagner Madagascar dans des conditions aussi précaires était vouée à l'échec.

Quatre mois plus tard, on envoya la corvette la *Dauphine*, commandée par l'enseigne de vaisseau Jacques-Marie Lanuguy de Tromelin<sup>39</sup>, celui-ci, instruit par les échecs précédents, avait embarqué une pirogue, utilisée par l'hôpital de Port-Louis pour la pêche. Ayant appareillé le 25 novembre 1776 de Port-Louis, il arriva en vue de l'île le 28 au soir. Servi par un temps maniable, une chaloupe et la pirogue furent mises à l'eau le lendemain. Lepage, l'un des officiers de

33 Pierre Poivre, Intendant des Mascareignes, 1767-1773.

34 Brigadier général Dumas, Gouverneur de l'île de France (1767-1768).

35 Arch. nat., Colonies, C<sup>5a</sup> 3, pièce 25 – Extrait des lettres et autres papiers du Sr. Glemet trouvés après sa mort à Foulpointe, Isle de Madagascar – Lettre n°35.

36 Nous n'avons trouvé aucun document à ce sujet.

37 Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 39, f°446, État des flûtes, frégates, corvettes,... au Port Louis, du 2 août 1775 ; la *Sauterelle*, 4 canons, 70 tonneaux – en bon état (dans le cas d'être vendue) – prête à partir pour l'Isle de Sable.

38 Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 40 – Correspondances générales. Île de France – 1776, f° 228, Lettre du Chevalier de Guiran La Brillanne au Ministre, du 22 décembre 1776.

39 Jacques-Marie Lanuguy Boudin de Tromelin (né à Plougean le 31 mai 1751 – mort en mer à bord du *Norge* le 4 décembre 1798), commande la corvette la *Dauphine* de juin 1774 à novembre 1778.

la *Dauphine*<sup>40</sup>, prit en main les opérations de sauvetage<sup>41</sup>. Dans la matinée, en trois heures, sept femmes et un enfant de 8 mois furent récupérés.

De retour à Port-Louis, les femmes ne furent pas affranchies mais simplement déclarées libres : en effet, achetées en fraude, elles ne furent pas considérées par l'administration comme étant des esclaves. Parmi les rescapés, figuraient le petit garçon, sa mère et sa grand-mère. L'enfant fut baptisé le jour même 15 décembre<sup>42</sup>, et reçut le nom de Moïse et le prénom de Jacques ; sa mère, dont le nom malgache est Semiavou<sup>43</sup>, fut appelée Ève, et sa grand-mère Dauphine<sup>44</sup>. Maillart, l'intendant des îles, proposa aux rescapées de les rapatrier à Madagascar ; devant leur refus, il fit preuve de compassion : « Leur sort m'a si fort intéressé que j'ai offert à cette mère, sa fille et son enfant, l'asile de ma propre maison. Ils l'ont accepté avec joie et j'en ai une grande de les faire soigner et de les rendre heureux ».

Que disent en définitive les documents d'archives de ce que fut la vie des naufragés malgaches pendant les quinze ans où ils vécurent sur l'île ? Le rapport rédigé par de Tromelin à la suite du sauvetage n'a pas été retrouvé<sup>45</sup> ; les quelques informations rapportées par les femmes se trouvent dans un petit nombre de pièces de correspondance officielles et dans le *Journal historique et politique* de Genève.

Après le départ des officiers majors et de l'équipage du vaisseau de la Compagnie l'*Utile* naufragé sur l'île au Sable le 31 juillet 1761, il resta sur ladite île les noirs esclaves de la traite de ce bâtiment qui ont vécu depuis le départ de ces officiers,

- 40 Arch. nat., Marine, C<sup>6</sup> 992, Rôle d'équipage de la corvette la *Dauphine* (1778 – 1779) : Officiers majors (5) :  
Jacques-Marie Boudin de Tromelin – Commandant ;  
Morphy – Officier de la Compagnie des Indes ;  
Le Page – Officier bleu ;  
Le Chevalier Stuart – Officier bleu ;  
Gueho – Chirurgien non entretenu.
- 41 SHD, Marine, Brest – Ms 161 90 : « Compte rendu par le Sr. de Lanuguy-Tromelin, Lieutenant de Vaisseau du Roi, à Monseigneur de Sartine, de sa mission aux Indes », non daté. « Tous ceux qui avoient tenté avant moi de sauver ces naufragés y avoient échoué : j'eus le bonheur de réussir complètement dans mon expédition, mais il est de mon devoir d'annoncer publiquement que je dois une partie de mes succès au S. Lepage officier sur ma corvette. Je le chargeai du commandement de la chaloupe destinée à approcher de cet écueil. Cet officier prit si bien ses mesures, que, sans perdre un seul homme il fit passer à la pirogue la Barre dans l'endroit le moins dangereux, et sauva sept négresses et un enfant ».
- 42 *Service des archives de l'île Maurice* - Série KA-Civil Status and population records Registre KA 63 - Extrait de *Baptêmes, Mariages & Sépultures. Blancs, libres & Esclaves, 2 janvier-31 décembre 1776*, f<sup>o</sup> 89 v<sup>o</sup>.
- 43 Sémiavou pour Tsimiavo : « celle qui n'est pas orgueilleuse ».
- 44 *Journal historique et politique des principaux événements des différentes Cours de l'Europe du 30 août 1777*.
- 45 On trouve trace de l'envoi de ce rapport le 2 mai 1777 : Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 40 Correspondances de M. de Ternay et Maillard Dumesle au ministre de la Marine, f<sup>o</sup> 114.

de tortues, d'oiseaux et d'huîtres. Leur maison était bâtie avec de petites roches et mal couverte de sorte que quand il faisait de la pluie ils étaient obligés d'en sortir pour abriter le feu. Les femmes ramassaient les plumes d'oiseaux pour en faire de petits pagnes pour se couvrir. Il en partit il y a environ douze ans un radeau fait de débris du vaisseau, amarrés avec des cordes de plumes d'oiseaux, cloués avec quelques clous jetés à terre dans les mauvais temps ; leur voile était d'une pagne de plumes aussi excepté qu'elle était un peu plus grande que leurs pagnes qu'ils faisaient pour eux. Il y avait sur ce radeau 18 nègres. Il y a plusieurs femmes qui ont accouché ; mais le défaut de vivres et de logement à l'abri ont été la cause de la perte de ces femmes et de leurs enfants. Il est parti encore un autre Radeau construit par le matelot resté sur cette isle, d'un vaisseau passant pour prendre les dits naufragés dans la même forme que celui porté cy dessus avec trois noirs et trois négresses. Ils disent avoir toujours conservé le feu depuis la perte dudit vaisseau<sup>46</sup>.

Quelques jours après l'arrivée des rescapés à l'île de France, Maillart, l'intendant des îles<sup>47</sup>, écrit au ministre de la Marine :

On savait que le 31 juillet 1761, le vaisseau l'*Utile* avait naufragé sur l'Isle de Sable. Quelques blancs de l'équipage échappés dans la chaloupe gagnèrent Madagascar. On sut par eux dès lors tous le détail du naufrage et qu'ils avaient laissé sur l'île un grand nombre de noirs javas.

Si on en croit ce document, les Malgaches abandonnés sur l'île de Sable semblent donc être originaires de l'Imerina, les hauts plateaux du centre de Madagascar. Concernant l'origine javanaise des malgaches, Grandidier écrit<sup>48</sup> :

Entre 1555 et 1560, arrivée des Javanais sur la côte Est malgache puis sur le plateau central. Ils sont les ancêtres des Adriana de l'Imerina. Les habitants du centre de Madagascar se divisent en 4 classes :

- Les Adrianas, d'origine javanaise, qui lors de la conquête française étaient les maîtres de la plus grande partie de l'île.
- Les Hovas, descendants des anciens chefs Vazimba du pays, d'origine indo-mélanésienne qui ont subi le joug des Javanais avec lesquels ils se sont croisés dans une large mesure.
- Les Mainty (les Noirs), classe intermédiaire entre les Hovas et les Andevos (esclaves) qui comprend les affranchis et les esclaves du souverain.

<sup>46</sup> Arch. nat., Marine - G 222, f°34<sup>A</sup>, Lettre datée de 1776, non signée.

<sup>47</sup> *Id.*, f°34<sup>B</sup> - Lettre de M. Maillart, Intendant des Isles de France et de Bourbon à Monsieur de Sartines, ministre de la Marine, datée du 16 décembre 1776.

<sup>48</sup> Alfred Grandidier, *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, t. 1, *Origine et division des indigènes*, Paris, 1892, rééd. Nabu Press, 2010.

- Les Andevos ou esclaves proprement dits, originaires de toutes les tribus et de toutes les races.

Le terme « noir javas », employé par Maillart, pose donc problème dans la mesure où il est peu probable que des malgaches de caste Adriana aient été vendus comme esclaves. Sans doute s'agit-il d'esclaves métissés avec des malgaches d'origine indo-mélanésienne et javanaise, que leurs caractéristiques physiques permettent d'assimiler aux Javas.

La traite de *l'Utile* est l'une des attestations les plus anciennes de la vente d'esclaves provenant de l'Imerina à destination des Mascareignes. L'amorce et la croissance de ce trafic d'esclaves semblent avoir eu plusieurs causes :

- la raréfaction des esclaves provenant de la côte est de Madagascar. Après la mort en 1750 du roi des Betsimisaraka, Ratsimilaho, les désordres et les guerres entre clans, attisées par les Français, créèrent une instabilité qui nuisit gravement au commerce,
- en Imerina, le roi Andriamasinavalona avait, semble-t-il, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, stabilisé et pacifié son royaume. À sa mort, comme il n'avait pas organisé sa succession, les guerres éclatèrent entre ses fils. Une multitude de petits royaumes et de clans apparurent. Ces guerres et la forte densité de population permirent de répondre à la demande des « traitants » ; il s'amorça ainsi une traite vers la côte nord-est de Madagascar, d'autant plus facilement que l'esclavage faisait partie de la structure sociale des Merinas,
- à partir de 1769, l'abolition du monopole de la Compagnie des Indes et la libéralisation du commerce aux Mascareignes stimulèrent l'agriculture et accrurent la demande en esclaves.

Les esclaves des hautes terres malgaches étaient vendus par le roi, les élites, puis ultérieurement par des personnes appartenant à des classes sociales inférieures : « ce furent les ordres royaux qui firent tomber en esclavage le plus de gens, tous ceux qui faisaient ce qui est défendu par ces ordres avaient leurs femmes et leurs enfants réduits en esclavage »<sup>49</sup>. Cette pratique, qui semble commencer vers 1760, dura jusqu'en 1820, lorsque le roi Radama I<sup>er</sup> interdit l'esclavage. À partir de 1769, la traite fut multipliée par trois. En 1777, selon Nicolas Mayeur<sup>50</sup>, les deux tiers des esclaves provenaient des hauts plateaux.

49 R. P. Callet, *Tantaran'ny Andriana* (Histoire des rois), t. I, Tananarive, Académie malgache, 1953, p. 793, cité par Jean-Michel Filliot, *La Traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, ORSTOM, 1974, p. 159.

50 Nicolas Mayeur, Interprète du Gouvernement, *Voyage dans le nord de Madagascar, au Cap d'Ambre et à quelques îles du nord-ouest [nov. 1774 – janv. 1776]*, British Library, Add. Mss. (Additional Manuscripts) 18128, folio 31 et 32, i.e. pages 60 à 63 du document original.

Ce commerce ne put se développer sans l'accord des royaumes traversés pour aller des hauts plateaux jusqu'à la côte, ces derniers exigeant des traitants une taxe, dite «taxe des noirs», pour autoriser le passage, ou un droit « du bord de mer » en arrivant dans la zone côtière. Les traitants devaient en particulier traverser deux zones intermédiaires distinctes :

- à la limite est des hauts plateaux, un escarpement de plusieurs centaines de mètres permet d'atteindre en quelques kilomètres une haute plaine étroite, large d'une trentaine de kilomètres, s'étendant selon une orientation nord/sud sur plusieurs centaines de kilomètres. Cette plaine est appelée Ankay. Au centre de cette plaine, la rivière Mangoro coule vers le sud, puis vers l'est, où elle atteint l'océan près de Mahanoro. Dans la partie sud de la plaine s'élèvent des collines d'où il est aisé de surveiller le passage de caravanes. Cette plaine fertile est placée sous la domination des chefs Bezanozano qui assurent le contrôle du commerce qui traverse la zone. Les caravanes qui traversent ce territoire en tentant de ne pas payer de taxes courent le risque d'être attaquées. Les chefs Bezanozano s'efforcèrent d'assurer eux-mêmes le transit des caravanes en interdisant aux commerçants des hauts plateaux d'aller au delà de la frontière ouest de leur territoire, et aux traitants de la côte d'aller au delà de leur frontière est.

56

- À l'est de l'Ankay, s'étend une zone de forêt tropicale qui couvre la zone montagneuse qui va des hautes plaines de l'Ankay à la zone côtière. Malgré la densité de la couverture forestière, il était impossible de passer inaperçu, la géographie du lieu imposant de suivre des pistes étroites. Les chefs Ambanivolo (ceux qui vivent sous les bambous) qui avaient autorité sur cette zone, étaient en mesure d'assurer un contrôle strict du trafic qui constituait une de leurs ressources principales. Les Ambanivolo percevaient des taxes, recevaient des cadeaux, vendaient des vivres et étaient utilisés comme porteurs par les caravanes autorisées à traverser leur territoire.

La zone côtière était placée sous l'autorité des chefs Betsimisaraka ; ces derniers cherchaient également à tirer profit des caravanes transitant sur leur territoire en prélevant des taxes<sup>51</sup>.

Pour des Malgaches provenant des hauts plateaux, se retrouver sur l'île de Sable dont l'environnement est si totalement maritime, représenta, on s'en doute, un choc terrible et nécessita une difficile adaptation. Celle-ci dut cependant être aidée par la présence d'esclaves originaires de la côte, car comment expliquer, sans la présence de ces derniers, le départ de 18 d'entre eux sur un radeau ?

51 Pier M. Larson, « The route of the slaves from Highland Madagascar to Mascarenes Commercial organization, 1770-1820 », dans *La Route des esclaves. Système servile et traite dans l'est malgache, Actes du colloque International de Taomasina (20-22 septembre 1999)*, textes réunis par Ignace Rakoto, Paris, L'Harmattan, 2000.

Autant on peut imaginer qu'avec un peu d'habileté et l'expérience acquise pendant la construction par les Français de la *Providence*, on puisse construire un radeau, autant il est inconcevable qu'on puisse oser se lancer sur la mer sans aucune expérience de la navigation.

Pour aller au delà des données historiques, élucider les conditions matérielles de la survie des naufragés, et essayer de comprendre quel type d'organisation sociale ils avaient éventuellement mise en place, nous décidâmes d'entreprendre des fouilles archéologiques à la fois sur le site de naufrage de l'*Utile*, mais aussi à terre. Cette fouille constituait le second volet d'un programme intitulé *Esclaves oubliés*, parrainé par l'UNESCO et le comité pour la mémoire de l'esclavage, visant à mieux faire connaître la traite des esclaves en général et celle dans l'océan Indien en particulier.

À ce jour, deux campagnes de fouilles d'une durée d'un mois ont eu lieu en 2006 et 2008<sup>52</sup>. Le lieu de vie des naufragés malgaches a été localisé. Trois bâtiments construits à l'aide de blocs de corail et de plaques de grès de plage ont été mis au jour. Conservés sur un mètre de hauteur, ces bâtiments ont été construits après une première occupation du site sous des abris légers, probablement réalisés avec les voiles de l'*Utile*. Leur volume intérieur est réduit (entre 3 et 6,5 m<sup>2</sup>), seul le parement intérieur des murs est soigné, l'extérieur est formé de blocs entassés. Les constructions ont été consolidées, les murs élargis, sans doute pour mieux résister aux vents violents mais aussi à la mer soulevée par les dépressions tropicales. L'étude des couches sédimentaires a en effet montré que les esclaves durent subir à plusieurs reprises des inondations lors d'évènement cycloniques intenses<sup>53</sup>.

Le sol environnant comporte une couche de sédiment correspondant à la présence des naufragés. Ce sol, formé d'un mélange de sable et de cendres, confirme les déclarations des rescapées assurant qu'elles avaient conservé le feu pendant 15 ans ; il contient également des rejets de la faune consommée, essentiellement des oiseaux et des tortues et assez peu de poissons et de coquillages. Les oiseaux consommés sont des sternes<sup>54</sup>, une espèce qui ne niche plus sur l'île, mais dont les colonies, composées de plusieurs centaines de milliers d'oiseaux, ont fourni une nourriture abondante.

52 Les fouilles terrestres ont été dirigées par Thomas Romon, un archéologue mis à disposition de l'équipe par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) ; la fouille sous-marine a été dirigée par Joë Guesnon (GRAN) ; l'étude géomorphologique de l'île et l'étude de l'impact des paléo tempêtes a été réalisé au cours de la campagne 2008 par Nick Marriner (CNRS/CEREGE). Une troisième campagne est prévue en 2010.

53 M. Guéroul, T. Romon, N. Marriner, *Compte rendu des recherches archéologiques effectuées sur l'île de Tromelin* (non publié), Paléotempêtes, p. 37.

54 Les restes de la faune aviaire ont été étudiés par Véronique Laroulandie (CNRS, UMR PACEA, université Bordeaux I).

Après le départ des rescapés, le sable a recouvert le site et l'a protégé, le conservant dans l'état où il se trouvait en 1776. Chaque bâtiment semble avoir eu une fonction distincte. Dans l'un d'entre eux, très probablement la cuisine, de nombreux d'objets ont été retrouvés, rangés par catégories autour d'un foyer aménagé : cuillères en cuivre ou fabriquées à partir d'un coquillage, lame de couteau, aiguilles en cuivre, hameçons, crocs en fer, récipients en cuivre, bassines en plomb avec leur couvercle... Les nombreux objets trouvés, soit proviennent de l'épave de l'*Utile*, soit ont été fabriqués à partir de métaux récupérés sur l'épave : fer, cuivre, plomb. Les réparations des récipients en cuivre, le forgeage d'objets en fer, la fabrication de bassines en plomb illustrent l'industrie des naufragés et leur habileté. Deux petits bracelets ouverts en cuivre méritent une attention particulière : ces bracelets, d'un usage fréquent à Madagascar, ont la double fonction d'ornement et de talisman ; ils témoignent d'une petite société constituée au delà des contraintes impératives de la survie.

L'ensemble des observations effectuées démontre une organisation maîtrisée de l'espace et de la vie quotidienne, mais aussi une grande faculté d'adaptation, prouvée par l'utilisation des ressources disponibles pour fabriquer et réparer des ustensiles, construire des bâtiments. Cette faculté est particulièrement frappante pour les bâtiments eux-mêmes. Les observateurs insistent toujours sur le souci constant des Malgaches d'orienter l'intérieur et l'extérieur de leur habitat en fonction des points cardinaux. Ici, ce n'est pas le cas : les ouvertures sont simplement abritées du vent et du sable qu'il transporte. En outre, à Madagascar, les habitations sont systématiquement construites avec des matériaux d'origine végétale, la pierre qui symbolise la mort étant réservée aux tombeaux. On imagine donc la détermination dont il fallu faire preuve pour aller contre la coutume et construire des habitations à l'aide de blocs de corail.

Le *Journal historique et politique de Genève* précise à propos des naufragés : « 18, peu de temps après, s'embarquèrent sur un rat<sup>55</sup>, & ne reparurent plus ; depuis environ douze ans, il n'en étoit plus resté que treize, les autres étant morts de misère ». Nous ignorons ce qui est advenu au cours des trois premières années, les plus fragiles physiquement et psychologiquement sont-ils morts d'épuisement ? Des conflits violents ont-ils eu lieu ? Nous espérons pouvoir au moins en partie répondre à ces questions si, dans une troisième campagne de fouille, nous parvenons à retrouver les tombes aperçues par un témoin au milieu

---

55 Radeau.

du XIX<sup>e</sup> siècle, et à les étudier<sup>56</sup>. Tout semble cependant indiquer que les dix femmes et les trois hommes qui survécurent jusqu'en 1775, avaient constitué une petite société organisée, apportant un démenti à ceux qui, leur déniaient toute humanité, les avaient réduits en esclavage.

---

56 *The Nautical magazine*, t. 21, 1852, p. 283, Tromelin Island and Acorn Shoal – Extract of a letter from Commander H. Parker of HMS Pantaloon, dated 5th October, 1851.



## PRÉSENCE FRANÇAISE DANS LES MERS DE L'INDE SOUS LOUIS XVI

*Philippe Bonnichon*

*maître de conférences honoraire à l'université Paris-Sorbonne*

Après les revers de la guerre de Sept Ans, les cinq comptoirs de l'Inde subsistent<sup>1</sup>. Pondichéry est la place principale<sup>2</sup>. Les Mascareignes se développent<sup>3</sup>, base vers Madagascar<sup>4</sup>, relais vers l'Inde et au-delà vers la

- 1 « *Aucun des cinq comptoirs n'est fortifié* », lorsqu'éclate en 1778 la Guerre d'Amérique (Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, C.P. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, article de Philippe Haudrère, p. 153. La citadelle de Pondichéry, rasée en 1761, n'a pas été reconstruite. En 1778 et 1782, avant l'arrivée de Suffren, les Anglais prennent et pillent deux fois la ville. En 1787 les remparts ne sont pas relevés au sud, côté le plus vulnérable. La garnison compte alors deux régiments, avec des cipayes, de valeur inégale (A. Carré, *Mémoires du Chevalier de Cotignon*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1974, p. 341).
- 2 « Pondichéry est une grande, belle et forte ville des Indes orientales, sur la côte de Coromandel. C'est le plus bel établissement qu'ait la compagnie française dans l'Inde. Elle est habitée par des Indiens et des Européens, de manière que l'une s'appelle la Ville Noire et l'autre Blanche [...] à voir Pondichéry de loin, on la prendrait plutôt pour une forêt parce que toutes les rues sont bordées de cocotiers ». C'est « le théâtre de notre commerce dans l'Inde, toutes les nations y aboutissent ». Le crédit du commissaire général Morassin est tel que « chez les Anglais même, s'il avait besoin de dix ou vingt millions, il les trouverait. Monsieur de Suffrin l'a mis plusieurs fois dans ce cas pour l'entretien de son escadre » (Cotignon, *Mémoires...*, *op. cit.*, p. 333, 339-340).
- 3 Peuplées de 50 000 habitants à la fin des années 1770, bien mises en valeur par l'activité de l'Intendant Poivre, à la fin du règne de Louis XV, (Cf. *Mondes et Cultures*, t. LXIV, 2004, communication de Ph. Bonnichon, le 23 janv. 2004, p. 17-45), elles sont la principale base relais de la France dans l'océan Indien (voir *supra* article de Philippe Haudrère).
- 4 Vers la Grande Île, les incursions des expéditions de découverte, Kerguelen, Bougainville, celles de médecins, de naturalistes, d'astronomes, se multiplient. Les missions catholiques y sont difficiles : le milieu colonial à l'île de France et à Bourbon y met de nombreux obstacles, selon la correspondance du P. du Rocher. Le gouverneur à Port-Louis s'est laissé gagner par l'Intendant « qui ne goûte point ces sortes de bonnes œuvres, qui d'ailleurs s'est laissé gagné par les traitteurs d'esclaves et commerçans qui vont à Madagascar et qui craignent que la mission y ayant lieu et s'y établissant, ils s'y trouvent gênés dans leur trafic qu'ils n'y font qu'à la faveur des plus grands crimes » (Archives de la Congrégation de l'évangélisation des Peuples, anc. de la Propagation de la Foi à Rome – abrégées en AEP – série SC, t. 1, f° 148 r°-v°, lettre du 15 mars 1785). Les missionnaires ne veulent pas être astreints à Antongil, Foulepointe ou Fort Dauphin « *de rester avec des français qui tous estoient gens vicieux et scandaleux publics qui y faisoient plus de mal parmi les insulaires en une semaine que je n'y pouvois faire de bien en un mois* » (*loc. cit.*, f° 142, lettre d'oct. 1784). La mission reste sporadique et entravée, avant que le R. P. Halnat qui avait dû y renoncer en 1792, ne profite des troubles de la Révolution pour parcourir Madagascar dont il donne un tableau détaillé en 1796.

Chine<sup>5</sup>. À partir de 1769, la Compagnie française des Indes et son monopole ont été mis en sommeil. La liberté du commerce ne fait tarir ni les initiatives, ni les armements, ni les volumes d'échanges de la France avec l'Inde et la Chine. Jusqu'à la guerre d'Amérique, la moyenne des ventes à Lorient tourne autour de 16 millions, à comparer aux 80 millions du commerce britannique. Restaurée par Calonne en 1785, la Compagnie aurait vu monter son commerce jusqu'à 35 millions, mais son monopole lui fut enlevé en 1790<sup>6</sup>. La revanche que constitue la guerre d'Amérique est relative, quant à ses résultats, sur ce théâtre d'opération secondaire, malgré l'action offensive de Suffren et le retour en Inde du vieux Bussy<sup>7</sup>, dont le nom vaut une armée. Cependant, l'activité française, de la mer Rouge à la Chine, connaît un regain commercial et maritime, soutenu par les stationnaires de la marine royale ; l'activité des missions catholiques est parfois contrariée, mais derrière elle se profile le soutien politique des ministres du roi de France : ils se montrent prudents, il est vrai, mais, selon les circonstances, maintiennent des fers au feu en Inde, ou poussent des pions vers ce qui s'appellera l'Indochine, souvent grâce aux initiatives de personnalités entreprenantes, depuis l'aventurier sans scrupule jusqu'à l'évêque missionnaire au zèle parfois indiscret. La présence française reste toujours de poids dans ces régions essentielles pour l'exploitation des richesses, l'accumulation de connaissances scientifiques positives et l'imaginaire collectif des Européens – des Américains aussi après 1783 –, en cette fin du siècle des Lumières.

Quels sont ces Français présents et actifs en Inde et d'Inde en Inde entre 1774 et 1792<sup>8</sup> ? Où et comment se manifeste leur présence ? Pour quels résultats ? Peut-on tenter une typologie de cette présence française lointainement soutenue<sup>9</sup> par le gouvernement de Louis XVI ?

5 La route pour la Chine passe par l'Inde (depuis les Mascareignes, les Français pratiquent à l'époque la « route Grenier »), le Golfe du Bengale, généralement le détroit de Malacca (d'Entrecasteaux inaugure pour la Mer de Chine où Lapérouse le rencontre aux Philippines en 1787, une route à contre-mousson). Canton est le but du commerce d'Inde en Inde. Pour une rotation Europe-Chine, compter 18 mois, voire deux ans si la mousson de retour est manquée. C'est le cas de Mgr. Le Bon, expulsé du Siam en novembre 1779, arrivé à Noël à Malacca puis à Pâques à Goa : il y est encore bloqué par la maladie en juillet 1780 et a manqué la mousson de retour (AEP, SOCP, *Indie orientali*, vol. 62, f° 895-896).

6 Selon Ph. Haudrère, dans *Le Grand Commerce maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEDES, 1997, p. 106 et 144, après 1770, le montant des ventes de la compagnie anglaise est supérieur de moitié au chiffre français qui est alors comparable à celui des Provinces-Unies.

7 C'est la conclusion nuancée de Ph. Haudrère, dans son texte paru dans *La France et l'Indépendance américaine*, op. cit.

8 Par la suite, les clivages dus à la Révolution, opposent les hommes – voir les dissensions parmi les restes de l'expédition d'Entrecasteaux –, font éclater les noyaux, déstabilisent les structures, gênent les communications ; la Marine royale étant décomposée, la course malgré de beaux résultats, reste l'arme des faibles contre la prépondérance anglaise.

9 Les seuils de distance-temps jouent ici à plein. De plus, en 1783, Vergennes n'a voulu entériner aucune conquête pour la France en Inde et, nous le verrons, la reculade de 1787 en Hollande ne soutient pas le prestige français.

La présence et l'influence passent par les hommes, les moyens matériels et spirituels, le rayonnement qui en résulte. Dans ce cas, la présence est loin d'être massive, l'activité très inférieure à celle de la Compagnie anglaise des Indes orientales (EIC) au temps de Clive ; cependant, les leviers mis en œuvre, surtout après la guerre d'Amérique, démultiplient ce que cette présence peut avoir de sporadique et limitée. Les hommes sont le plus souvent de passage, qu'il s'agisse du personnel de l'administration, des armées, de la marine, et même des missionnaires ou des aventuriers qui tous peuvent y laisser leur vie. Ceux qui partent sont mus par les aléas d'une affectation, d'une carrière, par l'espoir ou les mirages d'une fortune à faire ou à refaire, d'une condition médiocre à laquelle échapper, par le désir d'âmes à convertir, de connaissances scientifiques à préciser, d'influence à établir ou à maintenir en concurrence avec l'Angleterre ou les Provinces-Unies. Rares sont ceux qui partent sans esprit de retour : pour les Français qui restent, quelques centaines au plus dans les comptoirs de l'Inde, quelque milliers dans les îles, c'est qu'ils y ont trouvé une attache matérielle, terre ou commerce à mettre en valeur, ou un lien affectif, mariage créole ou liaison indigène<sup>10</sup>, qui les dédommagent de ce qu'ils laissent en métropole, ou qu'ils ne laissent pas quand ils sont cadets sans fortune, marins ou gens des métiers.

Cela dit, même des gens de passage peuvent acquérir de solides intérêts aux Indes ou dans les îles françaises : parts dans le commerce, pratique de la pacotille – même par des officiers du roi qui dissimulent plus ou moins bien et sont parfois punis –, investissement dans les plantations, notamment d'épices, café, sucre, coton, qui se développent aux Mascareignes. Ces intéressements à l'économie et à la société locale peuvent être un obstacle au bien du service : Suffren est aux prises avec nombre de ses officiers qui rechignent à quitter longtemps les îles où ils ont des intérêts et parfois leur foyer. C'est une des raisons de sa décision stratégique de tenir la mer en permanence contre les Anglais et d'y faire venir son ravitaillement plutôt que de retourner périodiquement aux îles françaises. Point n'est besoin cependant d'avoir des attaches sur place pour être intéressé à l'exploitation coloniale : agents et intermédiaires locaux peuvent assurer les rentes et profits de commanditaires en métropole, armateurs ou possesseurs de plantations<sup>11</sup>.

10 C'est à l'île de France que Lapérouse s'engage envers la créole Éléonore Broudou qu'il finit par épouser, sans l'autorisation du ministre, après la guerre d'Amérique ; quant au mariage avec des indigènes, les autorités civiles s'y opposent, voir *infra*, AEP.

11 Un capitaine d'infanterie, toujours resté en garnison en France, Léonard de La Monneraye, a des intérêts dans le café à l'île de France et des difficultés en 1790 à récupérer les revenus afférents, d'après sa correspondance : Arch. dép. Ille et Vilaine, 2 El 22, cité dans *Souvenirs de 1760 à 1792 de P.B.J. de La Monneraye*, éd. Ph. Bonnichon, Paris, Champion, 1998, p. 345 et sq.

Une première catégorie de personnes sont les gens du roi, depuis les gouverneurs généraux ou particuliers, avec leur maison, les commissaires ordonnateurs ou intendants, jusqu'à leurs subordonnés civils ou militaires avec leurs familles, les consuls, les commis, les garde-magasins. À Pondichéry, le gouverneur de l'Inde est un officier général, jusqu'après la guerre d'Amérique. Monsieur de Cossigny, fait maréchal de camp, lui-même savant naturaliste comme d'autres membres de sa famille<sup>12</sup>, et ami de Tippto Sahib, a longtemps assumé l'intérim jusqu'à la venue en 1787 du comte de Conway, général d'origine irlandaise, peu adroit dans sa politique indigène<sup>13</sup>, et qui, d'après l'*Almanach royal*, n'a pas formellement le titre de gouverneur mais de Commandant dans l'Inde.

64

Les îles et comptoirs sont gouvernés par des officiers supérieurs. À l'île de France, d'Entrecasteaux<sup>14</sup>, après son périple dans les mers de Chine, succède en 1788 au vicomte de Souillac, capitaine de vaisseau. Ces responsables militaires ont déjà l'expérience de l'Inde où ils ont servi sur terre ou sur mer dans les guerres précédentes. Si les gouverneurs passent, les intendants et ordonnateurs, comme Morassin à Pondichéry, ou Sonnerat en Inde et à l'île de France, s'établissent plus durablement. Ce dernier, neveu de l'ancien intendant Poivre et grand voyageur scientifique à travers toute l'Inde, a été envoyé dès 1774 en tant que commissaire de la marine à Pondichéry. Il contribue à enrichir l'île de France par l'introduction de plants nouveaux et fait renoncer aux établissements qui étaient projetés à Madagascar pour fournir un ravitaillement sûr aux Mascareignes. En 1789, l'intendant à l'île de France est Motais de Narbonne. À Pondichéry, le capitaine de port, un Solminihac, d'ancienne noblesse et sans fortune, a fait souche avec une mulâtre<sup>15</sup>, ce qui ne gêne en rien un colonel qui s'est illustré dans la guerre d'Amérique, pour rechercher la main de sa fille<sup>16</sup>.

12 Sur Cossigny et ses parents du même nom qui firent carrière dans l'Inde, Cf. les analyses sur l'entourage de Poivre par Philippe Bonnichon, *Mondes et Cultures*, art. cit., p. 28.

13 D'après le témoignage de Cotignon, il ne s'attira pas la considération des indigènes, faute de magnificence, en réduisant, par exemple, de moitié la centaine de *daubachis* qui formaient son escorte bénévole. Tippto ne semble pas avoir prêté considération aux avances de la France sous son gouvernement.

14 Il rentra en France en 1789 pour partir ensuite à la recherche de Lapérouse, Conway se repliant sur l'île de France, tandis que Cossigny était nommé à l'île Bourbon.

15 La réglementation des mariages locaux est en cause dans un *Mémoire* sur les demandes de Sartine présentées à Rome par le cardinal de Bernis le 5 mai 1776 : « il est essentiel de faire cesser les dispenses matrimoniales abusives qui s'accordent tous les jours. Sa Majesté est informée qu'avec de telles dispenses on a veû des enfans de famille se marier avec des négresses... ». Ces dispenses sont données sous couvert de l'archevêque de Goa mais Louis XVI veut obtenir de Rome et de Lisbonne que la juridiction soit réservée dans ces comptoirs de l'Inde à un Préfet apostolique et au clergé français : « S.M. est incontestablement en droit de refuser à un Prélat étranger toute autorité sur ses sujets » (AEP, série SOCP Indie orientali, vol. 60, f° 549 r°).

16 Cf. Cotignon, *Mémoires...*, op. cit., p. 399.

À un niveau subalterne, les agents civils et militaires, officiers « de plume », garde-magasins, munitionnaires, agents consulaires, peuvent faire souche aux îles à la faveur de longs séjours, y prendre des intérêts, amasser un pécule, y retourner selon l'évolution de leur carrière, rendre d'utiles services par leur expérience. L'agent de la marine à Moka, échelle de la mer Rouge, ouverte sur l'Afrique orientale et relais pour l'océan Indien, se fait un devoir, encore en 1790 et 1791, de rendre compte de l'assistance qu'il prête aux missionnaires<sup>17</sup>.

Outre ces quelques dizaines de représentants de la hiérarchie civile et militaire, le roi de France entretient dans les points d'appui et les mers de l'Inde plusieurs centaines, voire quelques milliers de soldats et de marins. Pour les troupes de terre, pendant la guerre, Suffren en a ramené en Inde avec Bussy. La paix revenue, on a des troupes de milice où servent souvent aux îles des esclaves ; aux Indes, il n'y a pas d'esclaves, mais on recrute des cipayes. On compte deux régiments, celui de Pondichéry et celui de l'île de France, souvent en sous-effectif, mais encadrés par des officiers français ; les soldats venus de métropole ne songent souvent qu'à désertir ou à y retourner<sup>18</sup>. Ces soldats des Indes, pris pour être embarqués dans les régiments des ports, sont souvent des hommes que l'on ne peut faire obéir que par jurons vigoureux et grossiers<sup>19</sup>. Quant aux officiers qui servent dans les troupes de l'Inde et souvent jettent l'ancre dans les îles françaises<sup>20</sup>, ils appartiennent en général à la noblesse, accueillent les officiers de marine de passage ou en séjour, qu'ils initient au pays, à la société locale, aux plaisirs des excursions, du tir et de la chasse. Chargé des fortifications de Pondichéry jusqu'à l'évacuation de 1789, M. de Saxi est un compatriote de Cotignon qu'il accueille à bras ouverts. Les officiers français des régiments et des armes savantes en poste pour le roi aux Indes ne sont pas les seuls : un Berlinois, M. Schouler, s'est francisé à l'île de France où il s'établit après avoir servi dans le régiment de Lamarck étranger, tandis que des officiers français, comme MM. de Séjournet et de la Chasse, servent au régiment hollandais de Luxembourg à Ceylan. Il est vrai que, jusqu'aux événements de 1787 et au revirement hollandais vis-à-vis de la France, celle-ci apparaît comme l'alliée, le

17 L'éloignement de la métropole explique peut-être le décalage entre son zèle et la politique religieuse de la Constituante. À moins que ce consul qui signe « de Moneris de la Grange », sans doute un ancien officier de marine comme ses collègues de l'époque, n'envoie des lettres de compte rendu à Rome pour s'y faire valoir en cas d'émigration : AEP, série SOCG 896, f° 206 et 279).

18 Les observateurs les estiment braves au feu, plus que les indigènes. Cotignon retrouve à Pondichéry un compatriote et condisciple nivernais, Champelle, « mauvais sujet » qui s'est enrôlé et se recommande à lui pour obtenir son congé ; en fait, il resta encore deux ans en Inde comme secrétaire auprès de l'officier du génie, Saxi, autre Nivernais, chargé des fortifications de Pondichéry (*Mémoires...*, *op. cit.*, p. 318 et 328).

19 Au témoignage du même Cotignon, *op. cit.*, p. 352.

20 MM. d'Harambure, d'Hauterive, de Valois et tant d'autres à l'île de France, plus tard, dans les débuts de la Révolution, un marin comme Coriolis par exemple.

soutien, voire le protecteur des établissements hollandais de l'Inde, depuis la guerre d'Amérique.

Les marins du roi sont nombreux à avoir acquis l'expérience des mers de l'Inde. Avant la guerre d'Amérique – et même pendant, car l'Inde n'est qu'un théâtre d'opérations secondaire – les escadres envoyées aux Mascareignes et aux Indes ne sont pas les meilleures de la Marine, ni par le nombre et la qualité des bâtiments, ni même parfois par la réputation des officiers qui les montent, taxés d'affairisme et de manque de combativité. Les plaintes d'un Suffren, ne sont donc pas sans fondements. Il n'empêche : l'expérience acquise en escadres constituées, en bâtiments de liaison, d'escorte, de protection est profitable. Beaucoup de ces officiers en font la preuve pendant la guerre, celle d'Amérique, celle de la Révolution, ainsi Lapérouse<sup>21</sup>, ou de futurs amiraux, tels Magon ou Morard de Galles. Certains de ces officiers sont des praticiens de la Compagnie des Indes, passés au service du roi comme les membres de la famille Bouvet qui a donné son nom à un archipel du sud de l'océan Indien. Pendant la guerre, l'escadre de Thomas d'Orves, soit plusieurs milliers d'hommes, est grossie par celle de Suffren qui lui succède après sa mort en 1782 et s'active avec des succès qui assoient sa réputation, même s'ils sont incomplets et interrompus. Après 1783, l'Angleterre ayant été tenue en respect, Louis XVI maintient une présence maritime active en ces parages : bâtiments de liaison à partir des Mascareignes, vers les Seychelles, vers l'Inde, vers la Chine, flûtes et bâtiments de transports, paquebots<sup>22</sup>, frégates en mission d'hydrographie et de présence du pavillon<sup>23</sup>, ou d'exploration comme d'Entrecasteaux ou Lapérouse, qui passent par la mer de Chine et les Philippines. D'autres missions sont plus politiques : par exemple faire présent de six canons de bronze ouvragés à Tippo, qui d'ailleurs les néglige, ou dépêcher avec Monsieur de Rosily<sup>24</sup>, malgré les traverses suscitées par le gouverneur Conway, Mgr d'Adran et le petit prince, fils du futur empereur

66

21 Familier des mers de l'Inde, pendant plusieurs années avant la guerre où il s'illustre en Amérique, Lapérouse donne dans sa correspondance des traits sur l'hydrographie ou l'histoire naturelle qui le font remarquer, entre autres, pour se voir confier ensuite l'exploration autour du monde.

22 Les Français ont fini par imiter les Anglais qui avaient de longue date créé un service de liaisons rapides : les paquebots sont des navires qui transportent des « paquets ». Ainsi le paquebot n° 4, commandé par Coriolis, vient de France pour apporter en septembre 1788 des instructions en Inde et des présents pour le nabab Tippo ; en janvier 1790, il apporte à l'île de France les premières nouvelles de la Révolution.

23 Ainsi, de 1786 à 1789, le comte de Kergariou-Locharia sillonne les mers de l'Inde, du Golfe d'Oman à l'Indochine. Nous avons donné une analyse de ses journaux de bord (Arch. nat. Marine, 4 J12, n° 183) dans Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth (dir.), *Pour une histoire du fait maritime*, Paris, CTHS, 2001, p. 428-435.

24 Cet officier de marine est un hydrographe savant, qui possède deux montres marine de Berthoud pour l'établissement des longitudes. Kergariou, qui n'en a pas, pratique l'observation, essentiellement par la méthode des distances lunaires.

Gialong, en Annam : N'guyen Anh (Gialong) tente avec l'aide française de reconquérir son trône sur les Ty-Son. On retrouve en Indochine, dans les années 1790, des officiers et marins de Rosily et de Kergariou.

Les stationnaires français sont actifs sur les côtes de l'Inde et de Ceylan. En paix, M. de Saint Riveul, brigadier des armées navales, commande de 1787 à 1789, une division de six bâtiments : une frégate, une gabarre, un trois-mâts, un brick et deux bâtiments de la Compagnie affrétés par le roi, au total plusieurs centaines d'hommes d'équipage. Aux marins du roi, il faut ajouter ceux du commerce de l'Inde, des armements français ou des capitaines qui naviguent à leur compte, et ceux de la Compagnie recréée par Calonne : Cotignon compte de deux à quatre bateaux par jour en moyenne, qui entrent ou sortent de la rade à l'île de France. Au total, ce sont plusieurs milliers de marins du roi ou de commerce qui pratiquent ces mers, et marquent, face aux Anglais, la présence en pavillon ; non sans mal ni accidents, bien sûr : les traités n'ont pas laissé de ports aux Français, à la différence des Anglais, qui ont Madras, ou des Hollandais, qui ont Trinquemalé. Pondichéry n'a qu'une rade foraine, qui oblige à franchir la barre ; en cas d'ouragan, l'île de France et l'île Bourbon n'offrent que la fuite comme abri : l'histoire de Paul et Virginie n'est pas exceptionnelle. En 1789, la *Vénus*, commandée par Monsieur de Tanoüarn, se perd corps et biens avec trois cents hommes d'équipage et deux cents passagers pour la France, au large de Bourbon, tandis que le vaisseau *Résolution*, commandant de Cohars, s'échoue pour servir désormais de ponton à Port-Louis. Quant à la condition des équipages, toujours dure au quotidien, elle est parfois aggravée sous ces latitudes : épidémies de « flux de sang » (dysenteries) qui se répandent, chutes à la mer rendues fatales par des attaques de requins. Les mémoires et journaux de bord font mention de tous ces accidents, réduits parfois à la sécheresse poignante d'une notation : « il mourut un pilotin nommé David. Il avait 18 ans »<sup>25</sup>.

Outre les représentants et agents civils et militaires de l'État, du responsable à l'exécutant de base, dont la rotation en Inde est plus ou moins rapide selon le degré dans la hiérarchie, l'élément de permanence de la présence française repose sur les colons, souvent anciens militaires, les « habitants » ou planteurs, qui se sont enracinés, notamment dans les îles, avec leur développement accéléré depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Beaucoup sont des cadets nobles qui sont venus chercher fortune et l'ont trouvée, souvent avec une épouse, aux îles. Monsieur de Valois prétend descendre d'Henri II ; Monsieur d'Harambure, issu d'une excellente famille de gentilshommes tourangeaux, est arbitre de la société jusque chez le gouverneur de l'île de France. Monsieur de Ligeac, ancien officier, est « habitant » de Pamplemousse en 1776 ; ses deux fils sont officiers dans l'Inde,

<sup>25</sup> Cotignon, *Mémoires...*, op. cit., p. 382.

et ses filles sont à marier en 1789<sup>26</sup>. Monsieur d'Hauterive, « qui avait une charmante habitation » possède aussi une briqueterie ; il est natif de l'île de France, habite la Montagne Longue, et est fait chevalier de Saint Louis, à 42 ans, en 1774. Il n'est pas seul à investir, outre ses plantations, dans des entreprises artisanales ou industrielles nécessaires à la vie de l'île : les forges, fondées en 1753 par Monsieur Hermans et le comte de Rostaing, en 1762, ont pour associé un comte de Latour, autre « habitant » ; elles bénéficient des dépôts de matériels et du transfert de personnels faits par Bougainville en 1768, dans sa route de retour<sup>27</sup>. Mais elles périssent, plus avant dans le règne de Louis XVI, dans les années 1780. À Bourbon, le chevalier de Lanux, « habitant », marié à Saint-Paul, est un naturaliste correspondant de Buffon, qui meurt peu avant le début du règne de Louis XVI.

68

À ces quelques dizaines de familles, ou de personnes de la bonne société, commensales du gouverneur et accueillantes pour les officiers de passage, s'agrègent des aventuriers qui réussissent par leur fortune : ainsi ce « marquis » de Locatelle, « espèce d'aventurier car il n'était connu de personne dans l'île où il était tombé comme un coup de canon », qui rivalise d'adresse au tir avec les officiers de marine<sup>28</sup>. En effet, les habitants se disputent les hôtes de passage pour les dîners, les excursions, les parties de musique, de chasse, de tir, aussi bien aux îles que sur le continent indien.

Dans cette hospitalité qui favorise souvent les idylles passagères, les femmes de cette société jouent un rôle de premier plan : épouses de marins ou de voyageurs souvent absents de l'île ou des comptoirs, elles constituent un élément fixe et permanent de la présence française en Inde : à l'île de France, Mme Magon, femme du futur amiral et veuve d'un vicomte du Chayla, Mme de Kersauzon, épouse d'un capitaine de vaisseau, Mmes Destours, Desrouettes, Robillard, de Chermont ; à Pondichéry, Mme Duparc, femme d'un capitaine malouin, Mme Sonnerat, épouse du voyageur naturaliste. Leur maison, leur table, leur compagnie, leur famille, leur alcôve parfois<sup>29</sup> font le charme et l'ouverture de ce lointain univers colonial, aux vagues renouvelées, en guerre comme en paix, de passagers venus de métropole.

Noblesse et bourgeoisie de fonction ou d'entreprise ne représentent qu'une faible partie des quelques cinquante mille habitants de l'île de France, auxquels s'ajoutent les quelque milliers de l'île Bourbon, et les quelques centaines de

26 Cf. notes de l'édition des *Mémoires du chevalier de Cotignon*, op. cit., p. 309.

27 « J'ai mis à terre le fer et les clous embarqués à bord de l'Étoile... L'on m'a aussi demandé Mr de Romainville, ingénieur » (É. Taillemitte, *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, op. cit., t. 1, p. 437-438).

28 *Mémoires du chevalier de Cotignon*, op. cit., p. 309.

29 Les mémorialistes se plaisent à évoquer les nuits torrides de l'Inde, où la température joue un moindre rôle que le tempérament de celles qui les animent.

Français qui se répartissent dans les comptoirs de l'Inde, surtout à Pondichéry. Aux îles, la plus grosse part de la population est formée d'esclaves transplantés, de métis et de main-d'œuvre ; en Inde continentale, d'indigènes, coulis, lascars<sup>30</sup> sur les bateaux, cipayes<sup>31</sup> dans les troupes, encadrés par des Français. Ces « obscurs et sans grade » concourent à l'évidence au poids économique et militaire et à l'influence de la France en ces contrées.

Entre l'élite, dont la vie est retracée par les chroniqueurs et mémorialistes, et la masse des travailleurs dont les destins individuels sont malaisés à suivre, prend place une catégorie importante et diversifiée de Français dont la présence en Inde tient aux mirages de la fortune à faire ou de la vie à refaire. On y rangerait aussi bien les négociants, comme Pierre Monneron<sup>32</sup>, que les petits commerçants, comme l'aubergiste Joli ; les marins du commerce, depuis ceux qui sont au service d'armateurs jusqu'aux gens de la Compagnie, tous faisant de la pacotille ; plus les trafiquants de tout poil, depuis les anciens de la Compagnie qui spéculent pour leur compte, comme Grandpré<sup>33</sup> en Inde et au Bengale, jusqu'aux gens, souvent de sac et de corde<sup>34</sup>, qui chassent l'esclave à Madagascar ou en Afrique pour approvisionner les îles en main-d'œuvre.

Aventuriers, mercenaires, investisseurs heureux, gens des métiers tentent leur chance ou sont expédiés en Inde, pour y connaître selon les cas des réussites plus ou moins remarquables, ce qui est le plus rare, ou bien souvent des ratages douloureux. Au titre des réussites, on rencontre à Pondichéry, avec Cotignon, « un nommé Joli dont le père avait été le fermier d'Azy » (dans la Nièvre), et qui « tenait auberge des plus belles de la ville ». Sa parenté, dont il est sans nouvelle a dû s'emparer de sa part de succession en France. « Il me dit qu'il avait fait sa fortune à la suite des armées dans la dernière guerre, sous M. de Suffrin comme

30 Matelots indiens.

31 Soldats indiens.

32 Avec Cossigny, ami lui aussi du nabab Tippou, il prépare en 1786 le voyage en France des ambassadeurs de cet allié possible et sur l'importance desquels la cour de Versailles fera méprise, en les valorisant au début.

33 Cf. *Voyage dans l'Inde et au Bengale fait dans les années 1789-1790... suivi d'un voyage fait dans la Mer Rouge*, par L. Degrandpré, officier de la marine française, Paris, Dentu, An IX (1801), 2 vol. D'origine irlandaise, le comte O'Hier de Grandpré est un ancien de la Compagnie des Indes. À la veille de la Révolution, il arme à ses frais et commande un bâtiment, monté par un équipage indigène, fait du transport, tente des spéculations, comme stocker du riz de la côte de Coromandel pour courir le vendre à Malabar où sévit une disette. Mais il arrive trop tard pour faire le bénéfice escompté. Ses observations sur la géographie et l'ethnologie de l'Inde constituent une vulgarisation intelligente et critique des connaissances de l'époque (voir en particulier mes contributions dans *Rochefort et la mer*, 5, *Botanistes et naturalistes*, Jonzac 1989, p. 39-40 et dans la table ronde du CNRS, M. Mollat et É. Taillemite (dir.), *L'Importance de l'exploration maritime*, Paris, CNRS, 1982, p. 144 à 146). Le personnage semble du type qu'incarnera plus tard un Henri de Monfreid. La parution de son ouvrage coïncide avec la reviviscence d'un « rêve oriental » chez Bonaparte, en tout cas de l'intérêt pour l'Orient répandu à l'époque de l'expédition d'Égypte.

34 Cf. l'appréciation des missionnaires cités *supra*, n. 4.

cuisinier et commerçant » (*Mémoires...*, p. 319). De même, les Frappier, de Donzy, habitants à l'île de France ont, en six ans, fait une fortune d'un million deux cent mille livres, plus dans le trafic de produits d'Inde et de Chine que dans la culture ; ils comptent la réaliser en 1789 pour repasser en France<sup>35</sup>. Mieux encore, on compte quelques destins dignes des contes orientaux : René Madec, originaire de Quimper (1737-1784), devient nabab, avant d'être anobli par Louis XVI. Plus tard, le savoyard Benoît Le Borgne devient richissime et général des Mahrattes ; sous le nom de comte de Boigne, qu'il apporte en métropole avec sa fortune, après la Révolution, il épouse la fille émigrée de courtisans de l'ancienne Cour, auteur de célèbres mémoires ; Cuillier-Péron, auparavant technicien d'Indret, lui succède chez les Mahrattes, conquiert Delhi, et, toujours après la Révolution, noue, grâce à sa fortune, des alliances avec les meilleurs noms de France.

70

Mais, à côté de ces destins spectaculaires, que de déboires ! Ainsi la centaine de gens des métiers que les ambassadeurs de Tipou avaient ramenés en Inde, « très satisfaits, s'imaginant qu'ils allaient faire une brillante fortune », sont maltraités, utilisés non pour leur art, mais comme hommes de troupe, périssent de misère pour plus de la moitié, tandis que les survivants supplient le Directoire d'être réintégrés en France.

La dernière catégorie de Français présents en Inde, peut-être aurait-il fallu commencer par eux, selon la hiérarchie d'Ancien Régime, ce sont les missionnaires et membres du clergé. Là encore, il ne s'agit que de quelques dizaines de personnes sur un territoire immense, de Madagascar à la Chine et à l'Indochine, mais ces prêtres, carmes et surtout capucins et prêtres des Missions étrangères, après la suppression des Jésuites, ont un rayonnement important<sup>36</sup>. Les jésuites, qui n'étaient pas seulement Français, mais Allemands, Espagnols, Italiens, Portugais, avaient à la Chine les missions de Canton, Pékin, Nankin et, en « Inde », le Tonkin, la Cochinchine, le Mogol, le Bengale, Coromandel, le Malabar. Certains sont restés sur place comme le P. Garets, prêtre à Chandernagor<sup>37</sup>. Pour le Tonkin, la Congrégation romaine prévoit de créer trois préfets apostoliques, l'un français, l'autre espagnol, le troisième relevant directement du Dicastère romain<sup>38</sup>. Le projet du gouvernement royal, selon un mémoire adressé par Sartine au cardinal de Bernis, ambassadeur auprès du Saint-Siège, consiste à substituer aux jésuites les prêtres français des

35 Les Frappier, des branches des Traces et de Monbenoît, sont des notables de Donzy dans la Nièvre. Au début de la Révolution, un ecclésiastique prébendé de leur famille, habitait sur une commune voisine, un petit manoir, La Montoise (archives personnelles).

36 Cf. notre contribution à *Horizons marins, itinéraires spirituels*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, t. 2, p. 251-268.

37 AEP, SC, vol. 35, f° 17, lettre du 15 janvier 1776.

38 AEP, SOCP, Indie orientali, vol. 60, f° 511.

Missions étrangères<sup>39</sup>. À l'issue de la négociation, Bernis obtient deux décrets sur la juridiction des Français, l'un pour l'évêque *in partibus* de Tabraka, l'autre pour le curé de Pondichéry, le père capucin Sébastien de Nevers<sup>40</sup>.

En effet, les prêtres des Missions étrangères ne sont pas les seuls actifs sur place. On trouve en Inde française des ordres mendiants : le frère Bruno, carme déchaussé, curé de Mahé, écrit le 2 novembre 1776 à l'évêque de Bombay à propos de la chrétienté locale<sup>41</sup> ; la même année, le frère Bénigne, ancien supérieur de la mission de Surate, est en difficulté avec Don Carlos, évêque de Calamine, pour des questions de pouvoirs et de juridiction, et, pris comme intermédiaire, le consul de France, Anquetil, reçoit des plaintes de l'évêque<sup>42</sup>. Le père Sébastien, capucin, communique les décrets de la congrégation romaine qu'à Pondichéry il a reçus, en double, du provincial de Touraine, « aux différents supérieurs locaux de nos missions de Madras, Sourate, Mazulipatam et autres lieux, tant à la côte que dans les terres »<sup>43</sup>. Vers l'intérieur, d'ailleurs, il s'agit de profiter de l'amitié de Cossigny avec Tippto Sahib pour envoyer des ouvriers « *ad vineam eam desertam* », où il y avait près de vingt mille âmes à professer la religion chrétienne du temps des jésuites<sup>44</sup>.

La Congrégation romaine compte sur la protection du roi de France<sup>45</sup>. La correspondance missionnaire et les fonds pour la mission sont souvent acheminés « *per la via di Francia* »<sup>46</sup>. Traditionnellement, la Compagnie des Indes française assurait le passage des missionnaires dans les mers de l'Inde, de Madagascar à la Chine ; en 1777, quand la Compagnie est en sommeil, M. Bérard, armateur pour les Indes, s'engage par écrit à prendre nos missionnaires pour 600 francs par personne, au départ de Saint-Malo, Bordeaux, Nantes<sup>47</sup>, et le nonce demande<sup>48</sup> à Sartine d'obtenir un rabais. À Pondichéry, en 1775, le procureur français des missions, M. Galabert, redistribue lettres et paquets arrivés par Bombay et la côte Malabar<sup>49</sup>. C'est que la « voie française » n'est ni la seule ni la plus sûre en

39 AEP, *loc. cit.*, f° 510.

40 AEP, *loc. cit.*, f° 560.

41 AEP SC, *Indie orientali sina*, vol. 35, f°149, r°-v°.

42 AEP, *loc. cit.*, f° 426 à 446.

43 *Id.*, f° 437 r°.

44 AEP, *Lettere*, vol. 252, f° 453 r°, juillet 1788.

45 Avec l'appui des ministres, Montmorin et La Luzerne, du nonce, de l'archevêque de Paris, les ambassadeurs renvoyés à Tippto Sahib se voient recommander de recevoir des missionnaires dans leur royaume « *receptionem missionarium in suo dominio* » (AEP, *Lettere*, 252, f° 768 r°, décembre 1788). À cette époque, le nabab n'est pas chaud pour l'alliance française ; on s'est fait en France beaucoup d'illusions sur son ambassade ; la recommandation des missionnaires par la France reste dans l'immédiat un vœu plutôt pieux.

46 Pour 1785 à 1788, voir AEP, *Lettere*, t. 125, f° 682 r°.

47 AEP, SC 35, f° 61.

48 *Id.*, f° 437.

49 AEP, *loc. cit.*, f° 61.

temps de guerre : le 18 juin 1778, quand les hostilités éclatent entre la France et l'Angleterre, Sartine conseille au nonce de faire embarquer sur des vaisseaux autres que français deux missionnaires pour Bombay, dont l'un, le père Jean de Sainte Marguerite, est carme déchaux<sup>50</sup>, ce qui montre d'ailleurs que les religieux français ne sont pas destinés aux seules colonies françaises.

72 En cette époque des Lumières, les missionnaires restent donc actifs : une lettre de Paris annonce, le 21 octobre 1776, l'envoi, par vaisseau pour la Chine, de cinq nouveaux missionnaires dont un curé de grande paroisse et un neveu d'évêque ; « le Seigneur lui donne la grâce de renoncer à toutes les dignités ecclésiastiques pour embrasser la vie apostolique »<sup>51</sup>. Cependant, pour les Français, la mission rencontre beaucoup de traverses. Certaines tiennent aux structures : le petit nombre des apôtres, la difficulté des communications, même si celles-ci deviennent plus régulières qu'au siècle précédent ; d'autres tiennent à la fermeture de certaines contrées comme la Chine, ou comme le Siam en 1778 ; d'autres, encore, aux rivalités d'ecclésiastiques, avec la suppression des jésuites ou aux rivalités nationales entre Français et Ibériques, par exemple ; d'autres difficultés tiennent aux contestations de rites ou de juridictions<sup>52</sup>, ou aux obstacles mis par les milieux coloniaux : nous avons vu, par exemple, les empêchements suscités à l'île de France contre la mission à Madagascar ; d'autres, enfin, tiennent aux missionnaires eux-mêmes, qui se peuvent contrecarrer.

Ainsi, Mgr Simon Le Bon est évêque missionnaire au Siam. Lui et ses prêtres sont emprisonnés et persécutés en 1776, finalement expulsés pendant la guerre d'Amérique, en 1779. L'évêque parvient malade à Goa en 1780<sup>53</sup>. Dans ses lettres, en français et en latin, il rappelle à la Congrégation romaine ce qu'il avait déjà écrit en 1778 aux supérieurs des Missions étrangères à Paris : il se répandait alors « que les missionnaires de Cochinchine et du Cambodge doivent procurer des secours de guerre à une des parties belligérantes du pays, qu'un certain prince cochinchinois doit s'embarquer sur un vaisseau français »<sup>54</sup>. En 1780, Mgr Le Bon poursuit, dans sa lettre en latin, envoyée à Rome :

50 AEP, *loc. cit.*, f° 659 r°.

51 AEP. SC 35, f° 140 r°.

52 Cf. correspondances *supra*.

53 AEP. SOCP Indie orientali, vol. 62, voir en particulier f° 110 et 111 et 893 à 896. Nous traduisons du latin.

54 C'est une allusion aux projets de Mgr Pigneau de Behaine, évêque d'Adren. Par la suite, il présente à la cour de France un jeune enfant, fils du prétendant détrôné N'Guyen Ahn qu'il s'agit de restaurer. À la fin du règne de Louis XVI, l'évêque lui apporte, avec ce fils qui va mourir, des secours en hommes et en matériel.

les princes de ce monde peuvent rechercher ou non des renforts pour leurs guerres [...] Mais, que dans les missions de ces contrées-ci les chrétiens ou les missionnaires s'abstiennent d'entrer dans les affaires civiles et celles qui concernent la guerre... Pour nous soyons occupés seulement des choses de Dieu... Nous aussi, au Siam, avons été sollicités... dans les matières militaires et les techniques profanes. Mais nous ne nous occupons que de ce qui touche à la guérison et au salut des âmes. [Le missionnaire ne doit] pas faire naître le soupçon qu'il favorise l'un des partis en présence.

Le texte reprend (en français) :

Les Cochinchinois ont pris le Camboje l'an passé et ce prélat (Mgr. d'Adren), dit-on, a aidé les vainqueurs contre les Cambojens, ses premiers amis, qui en sont outrés et le roi de Siam a ses prétentions sur le Camboje<sup>55</sup>... Si chacun de nous se conduit dans sa mission comme Mgr. d'Adren dans la sienne, nous nous trouverions dans le cas de marcher les uns contre les autres... Les jésuites en ont-ils jamais fait autant ?

Ainsi donc, les quelques milliers de Français présents dans les Indes sous Louis XVI sont des administrateurs, des militaires, des marins, des planteurs et cultivateurs, des commerçants et des aventuriers, des missionnaires, congréganistes ou religieux. Nous n'avons pas fait de sort à part aux gens de science, car ils appartiennent en général à ces différentes catégories<sup>56</sup>.

55 « Si, dans le temps que nous étions encore à Siam, notre roi de Siam fût venu à sçavoir qu'un évêque missionnaire français avait aidé les Cochinchinois à envahir le Camboje, quelle vengeance n'en aurait-il pas tiré de nous autres français... il nous en aurait coûté la vie à tous trois sans avoir alors la consolation de mourir pour la foi » (*ibid.*, p. 896).

56 Après Pierre Poivre, son entourage, ses successeurs, les administrateurs civils et militaires, trois Charpentier de Cossigny et Sonnerat sont des érudits de premier plan pour la science naturelle et l'ethnologie. L'orientaliste Anquetil-Duperron est un des fondateurs de la philologie indienne ; les observations astronomiques, géographiques, botaniques des planteurs ou des ecclésiastiques sur place qui enrichissent le corpus scientifique, sont diffusées auprès de Buffon et des gens du Jardin du Roi et vulgarisées comme, par exemple, dans les écrits de Grandpré sur l'Inde. Les marins, Rosily, Kergariou-Locharia, leurs officiers, après les Lapérouse et d'Entrecasteaux, recueillent des données hydrographiques essentielles ; la réédition de *Neptune orientale* d'Après de Mannevillette témoigne d'une pratique élargie et tenue à jour. Sur d'Après de Mannevillette, on se reportera à la thèse de l'École des chartes de Mainoni Filliozat. Sur le détail de ce qui précède, nous avons donné des analyses, auxquelles nous nous permettons de renvoyer, dans les ouvrages collectifs ici cités : *L'importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières*, op. cit., p. 123-148 ; *Horizons marins, itinéraires spirituels*, op. cit., t. 2, p. 251-268 ; *Pour une histoire du fait maritime*, Paris, CTHS, 2001, p. 423-436 ; et dans la revue *Mondes et Cultures*, t. LXIV, 2004, p. 17-31.

## QUELS SONT LES RÉSULTATS QUANT À L'INFLUENCE ET AU POIDS DE LA FRANCE DANS CES CONTRÉES ?

Pour le commerce et la science, les résultats positifs sont évidents. Le développement des îles comme base-relais pour l'Inde a assuré une présence continue jusqu'à nos jours<sup>57</sup>. Sous Louis XVI, avec ou sans compagnie, le volume du commerce français avec l'Inde et la Chine n'a cessé de croître, à l'instar de celui des autres nations, comme ces nouveaux venus, que sont les États-Unis. La Révolution perturbe la donne, mais les circuits se maintiennent, avec d'autres relais ou l'appui de la course.

Pour les différentes branches de la science, le corpus positif amassé dans le dernier tiers du siècle des Lumières se transmet et s'accroît au cours du XIX<sup>e</sup> siècle ; là aussi, l'accumulation est critique et le démarrage décisif.

74

Pour l'influence politique, il convient de nuancer selon les périodes : si, globalement, les succès français de la guerre d'Amérique effacent les revers de la guerre de Sept Ans, en Inde les résultats sont plus mitigés<sup>58</sup>. Certes, la Marine royale « marque », sans complexes, celle de l'Angleterre ; certes, la Hollande, dont le commerce reste de premier plan, apprécie militairement la puissance réaffirmée de son allié français. Cependant, le tournant est net en 1787 avec la reculade française dans les affaires de Hollande en Europe. Non seulement les Hollandais, en Inde, à Ceylan, en Insulinde sont outrés quand ils sont patriotes, ou hostiles quand ils sont partisans du Stathouder, et changent tous d'attitude envers la France, mais cette perte de prestige, au bénéfice de l'Angleterre, nuit aux projets, d'ailleurs peu vigoureux<sup>59</sup>, d'alliance avec Tippo Sahib. Ce dernier ne fait désormais plus guère fond sur l'aide française et dédaigne plutôt les gens et les présents envoyés par Louis XVI.

Alors que faire, pour la France ? Jouer la carte de l'appui en Inde à apporter au nabab ? Ou bien celle de la restauration en Indochine de N'Guyen Anh, le futur Gia Long ? Finalement, en 1789, Conway évacue Pondichéry, en abandonne la fortification, se replie sur l'île de France tandis qu'il se résout à laisser partir, après une longue obstruction, sans doute entretenue par son égérie « philosophe » Mme de Vienne, et par le ministre Montmorin, Mgr d'Adren pour la Cochinchine, avec quelques renforts militaires : la *Méduse* de Rosily, des

57 Si les Anglais s'emparent de l'île Maurice à l'issue des guerres de la Révolution et de l'Empire, la présence d'habitants d'origine française et de la langue française y est continuée ; quant à la Réunion, elle constitue aujourd'hui un département français.

58 Ph. Haudrère, dans *La France et l'Indépendance américaine*, op. cit., p. 168.

59 Vers 1788, vue de Versailles, comme du Carnatic, l'alliance franco-indienne n'enthousiasme pas. Montmorin se défie des engagements lointains et se montre beaucoup moins actif que le marquis de Castries. Tippo Sahib, de son côté, ne témoigne pas de déférence particulière envers les avances françaises.

officiers de Kergariou, des volontaires. Certains font même auprès de Gia Long restauré une longue carrière de mandarins : Forsanz, Chaigneau<sup>60</sup>.

Aux Philippines qui sont à l'Espagne, une autre alliée, les Français se rendent présents sous Louis XVI, par les relâches des bâtiments de guerre, et par leurs tentatives commerciales ; on voit même plus tard, sous la Restauration, un jeune Français, Paul de la Gironière, coloniser tout un canton à l'est de la baie de Manille<sup>61</sup>. À la faveur des actions corsaires contre les Anglais dans l'océan Indien, au temps de Surcouf, des ouvertures se font à nouveau en direction de Madagascar.

Au total, si les dernières années de Louis XVI sont plutôt marquées par la prudence et l'expectative, si les divisions de l'époque révolutionnaire – on se rappelle les zizanies entre Français rescapés de l'expédition d'Entrecasteaux – entravent une politique active contre l'Angleterre, qui est désormais maîtresse de la mer, du moins subsistent, après 1790, un tissu français encore actif, sinon dense, et des initiatives individuelles, en Inde, en Cochinchine ; des sympathies indigènes aussi peuvent être réveillées, sur lesquelles prit consistance, ou espéra s'appuyer, le « rêve oriental » d'un Napoléon Bonaparte.

60 Cf. André Salles, *Un mandarin breton au service du roi de Cochinchine*, Rennes, Les portes du Large, 2006.

61 Paul Proust de la Gironière, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Rennes, Les portes du Large, 2001.



## UNE TENTATIVE COMMERCIALE DANS L'OcéAN INDIEN DE 1772 À 1777 : ARNAUD LAMAIGNÈRE À L'ÎLE DE FRANCE

*Madeleine Dupouy*

Il existe encore peu de travaux consacrés au commerce français dans l'océan Indien, notamment à l'île Maurice, qui s'appelait au XVIII<sup>e</sup> siècle l'île de France, et dont le royaume n'avait pris pleine possession qu'en 1764, après la Compagnie des Indes. C'est pour cela qu'il est intéressant de retracer brièvement la tentative commerciale dont Arnaud Lamaignère fut l'auteur.

Né en 1710 à Bayonne, il s'inscrit dans la tradition commerciale de sa famille paternelle<sup>1</sup>, qui a pratiqué le négoce maritime depuis les années 1660, lorsque son arrière-grand-père prêtait de l'argent à la grosse aventure à des marchands bayonnais<sup>2</sup>. Installé à Lisbonne de 1734 à 1749 avec son frère Pierre (1711-ca 1774), il y est associé au Nantais Pierre Théard. Leur maison de commerce est en relation fréquente avec Nantes et Bayonne pour un service régulier de bateaux<sup>3</sup>. Mais leur gestion désastreuse provoque en 1749 une faillite dans laquelle ils entraînent les maisons Lamaignère de Nantes et de Bayonne<sup>4</sup>. À la suite de cette faillite, Arnaud Lamaignère revient à Bayonne, puis il fait le choix de s'installer en 1761 au Havre, où il reconstruit, avec son fils Joseph (1739-1768) et ses neveux Joseph et Antoine Delaye, une maison de commerce à compétence coloniale, armant en droiture pour la Martinique et pour Cayenne<sup>5</sup>. Il est de ce fait amené à participer à la tentative de Choiseul pour peupler et développer

- 1 Son arrière-grand-père Arnaud (1607-1670) et son grand-père Vincent (1649-1706) étaient « bourgeois et marchands de Bayonne ». Son père Arnaud (1683-1726) l'était aussi, mais il était également « capitaine de navires ». Pour le détail des généalogies des familles Lamaignère, voir notre thèse de doctorat en histoire, *Les Lamaignère de Bayonne, essor et déclin d'une famille de négociants de 1650 à 1850*, soutenue le 19 décembre 2008 devant l'Université de Bretagne-Sud, sous la direction d'O. Pétré-Grenouilleau, devant un jury composé de S. Llinarès, J. de Cauna et M. Vergé-Franceschi, et présidé par J. Pontet.
- 2 Arch. dép. Pyrénées-Atlantiques, III E 4076 (2), Decapdeville, 10 février 1668.
- 3 Voir Jean-François Labourdette, *La Nation française à Lisbonne de 1669 à 1790. Entre colbertisme et libéralisme*, Paris, EHESS et Fondation Calouste Goulbenkian, 1988.
- 4 La maison de commerce Lamaignère de Bayonne a été fondée par Arnaud Lamaignère (1607-1670) vers 1633, et la maison de commerce Lamaignère de Nantes l'a été par son petit-fils Jean (1698-1739) vers 1726.
- 5 Les affaires d'Arnaud Lamaignère sont connues grâce au fonds Delaye, conservé aux Archives départementales du Morbihan.

la Guyane qui constitue, on le sait, un grave échec<sup>6</sup>. Il participe à la traite des nègres et constitue en 1767 une société pour l'armement de six navires de traite.

Mais il connaît un nouvel échec suivi d'une nouvelle faillite à la fin de 1767<sup>7</sup>. Pour se refaire, Lamaignère imagine alors de créer une compagnie de paquebots reliant régulièrement la métropole à ses colonies. Elle desservirait deux lignes, l'une entre Bordeaux et les Antilles, l'autre entre Lorient et Pondichéry, avec un arrêt à l'île de France. Ainsi apparaît déjà l'intérêt qu'il porte à l'océan Indien et à son commerce maritime où il lui semble possible de faire aisément – et dans son cas de refaire – une fortune. Le projet qu'il élabore à cet égard à l'intention du comte de Clonard, qui était au Havre l'un de ses commanditaires habituels, montrent que Lamaignère connaît bien la question du commerce avec l'Asie<sup>8</sup>. Malgré ses efforts, le projet n'aboutit pas car ni Clonard, ni le ministre de la Marine, ne décident de s'y intéresser. Il n'en est pas moins digne de retenir l'attention, car il témoigne d'une nouvelle façon d'aborder les relations maritimes du royaume.

78

À la fin de l'été 1771, Lamaignère est donc disponible ; au demeurant, il a le plus grand besoin de retrouver une activité et de refaire sa position. C'est dans ce contexte que Clonard décide d'en faire l'instrument de ses projets dans l'océan Indien. Né sans doute en 1722, en Irlande, à Wexford, ou dans son comté, Thomas Sutton, comte de Clonard, reste mal connu malgré un brillant article de Louis Cullen<sup>9</sup>. Ayant débuté comme corsaire de 1745 à 1757, il s'installe en France cette année-là, où il prend le titre de comte de Clonard, recevant en 1763 ses lettres de naturalité et de noblesse. Déjà en relation avec le clan Choiseul – peut-être par la duchesse de Praslin, elle-même irlandaise –, il est à partir des années 1760 un brasseur d'affaires très actif, s'occupant aussi bien des mines de Guadalcanal, en Espagne en 1767<sup>10</sup> que de la verrerie de Sèvres, dont il est l'éphémère propriétaire en 1777<sup>11</sup>, puis d'un projet de mise en valeur de forêts à Lugos, dans les Landes, en 1782<sup>12</sup>.

6 Archives de la France d'Outre-Mer (Aix-en-Provence) [ensuite, AOM], Fonds ministériels C/14/29, Guyane « Rapport de M. Turgot contre M. Dechanvalon dans l'affaire de Kourou en 1764 », f° 323 et suivants.

7 Voir Édouard Delobette, « Négociants et traite des noirs au Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales de Normandie*, 1995, n° 61, p. 277.

8 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2365, juin 1771, exposé du projet dit « des Paquebots ».

9 Louis M. Cullen, « Irish businessman and French courtier : the career of Thomas Sutton, comte de Clonard (ca 1722-1782) », dans John L. Mc Cusker et Kenneth Morgan (dir.), *The Early Modern Atlantic Economy*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 86-104.

10 Voir Guy Chaussinand-Nogaret, « À propos d'une entreprise française en Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les sociétaires de la compagnie de Guadalcanal », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, avril-juin 1973, p. 265.

11 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2365, lettre du 12 décembre 1777.

12 « Irish businessman and French courtier... », art. cit.

Parmi ses centres d'intérêt figure la Compagnie des Indes, avec laquelle il a été en contact dès 1748, et dont il devient l'un des directeurs en 1764<sup>13</sup>, ce qui nous ramène à Lamaignère. Pour ses propres affaires, mais aussi parce qu'il s'agit autour de 1770, au lendemain de la dissolution de la Compagnie, de se donner les moyens de transporter des troupes en Inde, Clonard envisage d'envoyer des collaborateurs dans l'océan Indien. Cette politique, initiée par les Choiseul après la perte du Canada, accroît les intérêts du royaume en Orient. Clonard veut donc développer des affaires en Inde et dans l'océan Indien<sup>14</sup>, mais il lui faut pour cela un collaborateur dévoué et capable. Il choisit pour ce rôle Arnaud Lamaignère, dont il connaît la compétence en matière de commerce colonial, et qui, entre autres avantages, est sous sa dépendance, car Clonard l'a aidé au moment de sa faillite, l'hébergeant et faisant de lui l'un de ses commensaux. Clonard cherche des gains rapides. Il spéculé sur les lettres de change aux Indes et espère ajouter à cette spéculation financière l'importation de produits coloniaux à forte demande et à valeur ajoutée attractive, tels le café et le sucre. Pendant que Lamaignère fait antichambre de Compiègne à Saint-Cloud pour exposer son projet de paquebots, Clonard fait construire à Bordeaux la *Bretagne*, dont Delaye frères & Cie, les neveux de Lamaignère, sont les affréteurs.

L'objectif de Clonard est d'envoyer Lamaignère à l'île de France avec ses neveux : il spéculé sur leur détresse financière pour leur faire accepter les clauses de cette collaboration. Lamaignère est lucide : il sait qu'il n'a aucune autre perspective en vue. Pragmatique, il accepte donc de fonder une société sous seing privé avec ses neveux<sup>15</sup>. La préparation de ce voyage l'occupe encore quelques mois, mais enfin, en mars 1772, il quitte Bordeaux sur la *Bretagne* dont il est subrécargue. Clonard le dote d'instructions très précises qui prévoient tout : l'itinéraire à respecter de Bordeaux à Cadix où Lamaignère rencontrera Antoine Dominique French<sup>16</sup> qui lui délivrera « 32 000 piastres effectives », puis de Cadix à « l'île Bourbon sans arrêt [...] devant l'île de France ». Les consignes sont strictes : débarquer des piastres et des marchandises à Bourbon, y laisser Antoine Delaye, puis ordonner de faire diligence pour l'île de France, où il « faudra troquer des vins contre des lettres de change sur le trésorier des colonies à long terme ». Enfin, « il faut tout mettre en usage pour renvoyer à Lorient tout le plutôt qu'il sera possible, le navire la *Bretagne* avec le plus de café que vous pourrez ramasser sur mon compte et autres marchandises de l'Inde que vous pourrez vous procurer à des prix avantageux ».

13 *Id.*, p. 91-100.

14 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2340, copie de l'affrètement du navire la *Bretagne*.

15 *Id.*, E 2411, décembre 1770.

16 C'est le frère du gendre de Clonard, Andrew French.

Clonard a pris des risques financiers importants pour cette opération, dont il compte bien qu'elle va lui rapporter des bénéfices substantiels. A-t-il pris en compte la personnalité d'Arnaud Lamaignère ? D'une part, il lui fait confiance puisqu'il le crédite de « 51 516 livres 4 sols 4 deniers payables en billets de caisse qui circuloient à l'isle de France en juillet 1771 »<sup>17</sup> ; d'autre part, il ne lui accorde qu'une commission réduite : 5 % sur les ventes et 2,5 % sur les achats dont il le charge sur place, commission nettement inférieure aux 7,5 % que percevait Lamaignère sur chacune de ces opérations en 1764. Pourtant, Lamaignère est content, et il écrit à son neveu le 3 novembre 1771 : « vous trouvez la commission de 5 % bien mince, vous ne pensez pas que c'est argent de France<sup>18</sup>, combien ont les commissionnaires négriers à l'Amérique, ou tous ceux qui forment des sociétés ; pour moi je la trouve très honnête par le motif qui fait agir ». Il réitère sa satisfaction le 3 mars 1772, alors qu'il s'appête à embarquer sur le *Bretagne* : « j'ai une cargaison considérable en marchandises, et argent qui me donne une grande facilité pour le débouché de vin et eau-de-vie, car je ne crois pas qu'aucun navire ait des piastres pour traiter ainsi à tous égards, cela me présente dans le pays »<sup>19</sup>.

Arnaud Lamaignère ne part pas seul, il est accompagné de son neveu Antoine Delaye, envers lequel il est d'une grande impatience et dont l'indolence l'exaspère. L'accompagne aussi le chevalier Dabedeille<sup>20</sup>, fils aîné de sa cousine qui, fort impécunieuse, le lui a confié en remplacement de Joseph Delaye qui espère quitter Le Havre et regagner Lisbonne. Lamaignère compte installer Antoine Delaye à Bourbon et garder Dabedeille auprès de lui comme commis pour le former au négoce, mais il est sans illusion sur ses collaborateurs : « Antoine a la conception lente et privée d'ardeur, Dabedeille a moins d'acquis que lui et ne comprend que c'est un enfant gâté qui n'est plus sous les ailes de sa mère mais sous les miennes »<sup>21</sup>, écrit-il à sa femme.

Lamaignère part pour trois ans avec l'intention de gagner beaucoup d'argent, or lorsqu'il arrive à l'île de France, en septembre 1772, il joue de malchance : le marché du café, dont la culture a été encouragée par la Compagnie des Indes<sup>22</sup>,

17 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2340, lettre du 20 mars 1772.

18 La livre des colonies est à un cours différent de celui de la métropole ; la parité est d'1 livre tournois pour 1,5 livre Saint-Domingue.

19 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2365, lettre du 21 mars 1772.

20 Arch. dép. Pyrénées-Atlantiques, Fonds Tucat, C 384, 34 J 49 : 25 septembre 1761 « Jean Dabedeille de Lasserre Me Apothicaire de Bayonne et parent de M. d'Artagnan vend l'abbaye laïque de Gardères à Jean Haurat d'Oloron pour la somme de 21 500 livres ». Jean Dabedeille est marié à Marie Despouies, fille d'Étiennette Bellocq et cousine germaine de Lamaignère. Jean Haurat, marié à Dorothée de Lasserre, vit à Cadix en 1777.

21 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2366, lettre de Cadix du 17 avril 1772.

22 Voir Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2005.

est en pleine crise à cause des intempéries qui ont ruiné la récolte<sup>23</sup> ; les négociants déjà bien implantés à l'île de France ont raflé les balles de café disponibles, et le vin et la pacotille qui composent la cargaison de la *Bretagne* se vendent mal, car la demande s'est effondrée. Lamaignère se plaint à son neveu : « ici on a coupé la gorge au commerce, jamais on ne peut voir une situation plus cruelle »<sup>24</sup>. La *Bretagne* arrive donc à l'île de France au mauvais moment, et Lamaignère doit chercher une cargaison de retour. Antoine Delaye, installé à Bourbon, peine à vendre les noirs de « l'habitation de Mr de Verdière Maréchal de camp qui doit au Roy dans cette colonie la somme de 36 605 livres tant pour ce qui lui a été fourni pour ses armements que pour les besoins de son habitation »<sup>25</sup>, et il se plaint de la mortalité qui sévit chez les « négresses »<sup>26</sup>. À Bourbon, Delaye connaît les mêmes difficultés que son oncle à écouler les barriques de vin apportées de Bordeaux par le *Bretagne*, et il met tous ses espoirs dans la dégustation que vont en faire les curés de l'île qui vont venir assister « au grand gala des missionnaires et goûter de notre vin à ce que m'a dit le frère Camelon »<sup>27</sup>.

Lamaignère organise son commerce et son installation domestique. Il achète pour son service personnel

un nègre de 15 ans fort doux et casanier, il me blanchit, [par] ailleurs il me faut un noir fort pour mes balles [de] café que je reçois, je le ferai travailler et quand je n'aurais plus rien à faire je le vendrai, il m'en faut absolument un car le Roi me fait payer les journées de ceux qu'il me prête et je ne puis pas les avoir quand je veux<sup>28</sup>.

Les affaires sont donc très difficiles à l'île de France. Lamaignère est confronté à l'inadéquation des ordres de Clonard concernant le fret de retour, aussi échafaude-t-il des plans qu'il expose à son neveu Joseph, resté en France : « le projet de voyage en Chine a l'air de réussir, il me faut un fonds de 500 mL, je n'en puis guère faire que 200 mille, je me procurerai 30 mL en marchandises convenables pour faire la moitié d'intérêt dans cette entreprise, pour le compte de la cargaison »<sup>29</sup>. Lamaignère hésite entre plusieurs destinations : Batavia, Pondichéry ou la Chine. Il se lance dans cette entreprise avec les fonds de Clonard, en totale discordance avec la feuille de route que celui-ci lui a fixé avant son départ de Paris :

23 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2365, lettre du 23 octobre 1772.

24 *Id.*, E 2366, lettre du 28 octobre 1772.

25 AOM, Aix, Fonds ministériels, C/4/31 f° 338-9, Correspondance de l'île de France.

26 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2366, lettre du 8 octobre 1772.

27 *Id.*, E 2366, lettre du 8 octobre 1772.

28 *Ibid.*, E 2366, lettre du 31 octobre 1772.

29 *Ibid.*, Fonds Delaye, E 2366, lettre du 28 octobre 1772.

C'est finalement sur les avis de M. Laas<sup>30</sup> de Pondichéry que je me suis déterminé à ce voyage, il écrit à M. Maillard<sup>31</sup> qu'il y a 600 à 700 tonneaux à charger à Pondichéry pour ici et pour l'Europe et de lui envoyer une flûte du Roi. J'ai donc lieu d'espérer que nous ferons un très bon fret et que je placerai 300 b. et 600 caisses de vin que j'ai chargé dans notre vaisseau avec les piastres et alors notre voyage sera profitable à nos associés au lieu d'être écrasant comme il y avait apparu, Mon projet est de revenir absolument à l'Isle de France avec une partie de fret que j'y débarquerai, et nous chargerons le café que vous pourrez avoir pour expédier le navire pour Lorient<sup>32</sup>.

82

Après deux mois de traversée, Lamaignère arrive en mars 1773 à Pondichéry, où il déchanté aussitôt et tombe malade. Il écrit alors à M. Amat<sup>33</sup> : « je suis dans le plus triste destin, il n'y a pas le sol dans le commerce, il n'y a que très peu de marchandises chez les négociants, le Malabar veut de l'argent, le commerce du Bengale ne présente pas un très beau portrait à moins d'un grand séjour ». Il réussit quand même à rassembler une cargaison convenable, et revient à l'île de France en juin 1773.

À son retour, Lamaignère attend impatiemment son neveu Joseph<sup>34</sup> dont il espère qu'il viendra le relayer au comptoir à Port-Louis. Mais il est obligé de se rendre à l'évidence : Joseph n'a pas le goût de l'aventure et il est retenu par Clonard qui ne l'héberge, ainsi que madame Lamaignère sa tante, que pour mieux contrôler leur correspondance, car il s'inquiète de ne pas recevoir de remise de lettres de change. Il exprime son mécontentement à Joseph Delaye dans une scène que celui-ci rapporte à son oncle : « je ne sais rien ni pour mes assurances ni pour rien, il est là pour ses affaires, et point du tout pour les miennes, et je vois de tout ceci qu'on est là-bas à faire le commerce »<sup>35</sup>. C'est que Clonard a appris par son frère, capitaine du *Praslin*, tous les détails du voyage à Pondichéry de Lamaignère, et il s'estime floué. Les distances rendent tout contrôle impossible sur cet ingérable collaborateur, or Lamaignère est d'autant moins sensible aux lettres de reproche qu'il est, à l'île de France et à Bourbon, un négociant apprécié, et qu'il bénéficie enfin de la sécurité matérielle et de la reconnaissance sociale qu'il a toujours recherchées.

30 Il s'agit de Law de Lauriston (1719-1797), qui a été gouverneur de Pondichéry de 1764 à 1776.

31 AOM Aix, C5 B1, n° 65, « à M. Maillard de Mesle, intendant à l'Isle de France ».

32 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2366, lettre de décembre 1772.

33 Arch. nat, Inventaire sommaire du personnel colonial antérieur à 1789, Jean Joseph Amat agent de la Marine à Pondichéry, au Cap de Bonne-Espérance et à l'île de France, versé Marine C/7/4, et Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2366, lettre de mars 1773.

34 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2366, lettre du 7 avril 1773.

35 *Id.*, E 2366, lettre du 3 mai 1773.

Les activités d'Arnaud Lamaignère à l'île de France peuvent se scinder en trois volets : pour un tiers le commerce de la boutique qu'il tient rue Royale à Port-Louis, pour un tiers les produits financiers, lettres de change, billets à ordre et transactions monétaires sur les piastres, et pour un dernier tiers le négoce colonial proprement dit.

De 1772 à 1777, dans la boutique de la rue Royale, Lamaignère vend des denrées de première nécessité, du vin de Bordeaux et de Madère – c'est son produit d'appel – de la droguerie, et toute une pacotille importée de France<sup>36</sup>. Son approvisionnement varie en fonction des arrivages des bateaux ; il se lamente du fait qu'ils se présentent tous en même temps, ce qui casse les prix. Ces pacotilles se composent de meubles, d'accessoires de mode, de mercerie et de tissus, d'objets de toilette et d'hygiène, d'objets ménagers, et enfin de produits de luxe et de loisirs. Lamaignère écrit à ses neveux qu'avec sa pacotille on peut doubler sa mise de fonds<sup>37</sup>. Lamaignère, qui est sociable, a noué des relations fructueuses avec l'agent de la Marine, M. Amat, ainsi qu'avec les négociants et les capitaines des navires de passage. Les uns et les autres doivent impérativement décharger leurs cargaisons avant de repartir. Lamaignère leur loue donc ses magasins, où il entropose les articles qu'il reçoit d'Asie pour le marché européen, les tissus de soie, les perses, le « scil »<sup>38</sup>, et le poivre bien sûr. Quand les magasins sont pleins, il étend sa réserve à sa maison<sup>39</sup>, car il vit au quotidien « des louages de magasin » et des commissions qu'il perçoit sur les affaires pour lesquelles il sert d'intermédiaire<sup>40</sup>.

Lamaignère travaille beaucoup et il connaît une certaine aisance. Il a donc quelques moyens, ce qui lui permet d'écrire à Bertrand du Fayet : « je viens d'acquérir la maison à côté de la mienne par complaisance et j'entre dans la Cie d'un négociant pour l'Inde »<sup>41</sup>. Il fait partie du tissu social local et participe à des armements pour Pondichéry, comme celui de la *Marie Élisabeth*<sup>42</sup>, en société avec le capitaine Lemair La Fontaine. Enfin, il investit dans la traite des noirs du Mozambique<sup>43</sup> qui sont soit vendus sur place, soit adressés à des négociants de Saint-Domingue.

36 Voir en annexe la présentation des Comptes de pacotille tirés des documents laissés par A. Lamaignère.

37 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2365, lettre du 31 mars 1771.

38 Le scil est une plante, genre de liliacée de l'Inde, employée comme diurétique et expectorant.

39 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2410, testament du sieur Arnaud Lamaignère, négociant natif de Bayonne, du 7 juin 1777.

40 *Id.*, « Ballance et situation de la Succession de Mr Lamaignère du 6 octobre 1777 », voir en annexe.

41 Arch. dép. du Morbihan, Fonds Delaye, E 2379, lettre du 11 avril 1774.

42 *Id.*, E 2366, lettre du 9 août 1775.

43 *Ibid.*, E 2365, lettre du 23 mai 1774.

Lamaignère a ainsi recréé à l'île de France le négoce qui était le sien à Lisbonne puis au Havre et l'éloignement le sert, son commanditaire étant beaucoup trop éloigné pour juguler son esprit d'entreprise. Pourtant, Clonard lui envoie son fils, Jean Sutton, chevalier de Clonard – qui navigue sur *La Belle Poule* – muni d'une procuration enregistrée le 3 août 1775 devant MM. Blache et Lhéritier, notaires au Châtelet, à Paris. Il espère reprendre la situation en mains à l'Île de France, mais Lamaignère est un vieil homme autoritaire qui ne se laisse pas « mener » facilement. Non seulement il ne cède à aucune intimidation, mais il profite du passage en 1776 de son neveu Antoine, subrécargue du *Cavaillon* à l'île de France, pour « acheter la moitié d'une habitation »<sup>44</sup>. Ce n'est pas une plantation mais une « habitation sans noir », une résidence de villégiature, car Lamaignère sait bien qu'il ne peut plus revenir en France : son état de santé est trop précaire pour qu'il envisage une aussi longue traversée. Son neveu l'a trouvé « fort gras et beaucoup vieilly » ; il se plaint de ne pouvoir « sortir que le matin », et souffre d'un « rhumatisme goutteux ».

Il meurt le 8 juin 1777. Jean Sutton, chevalier de Clonard, fait aussitôt mettre les scellés sur la maison, où « le corps mort du dit feu Sieur Lamaignère expaut sur un cadre rotiné »<sup>45</sup> se trouve encore. Il fait procéder à l'inventaire de ses biens qui décrit un intérieur spartiate, des meubles coloniaux aux tiroirs ouverts et vidés, des livres, dont le *Dictionnaire* de Moreri en 6 volumes, et un recueil de cartes marines hollandaises<sup>46</sup>. Sa succession est simple : ses neveux Delaye sont ses héritiers : il ne s'est obstiné dans son négoce aux îles que pour leur laisser un certain bien ; quant à sa femme, elle doit récupérer les 30 000 livres de sa dot sur l'actif de sa succession. Enfin, Lamaignère, qui a fait baptiser le 3 juin 1775 « Jean Baptiste noir malgache son cuisinier, le confie pour quatre ans à sa commère<sup>47</sup> Mad. La Fontaine pour qu'il se perfectionne » dans l'exercice de son métier, puis il lègue à Jean Baptiste la liberté et une rente viagère de 60 livres par an à vie.

Cette association entre Clonard et Lamaignère est-elle aussi désastreuse pour Clonard qu'il l'écrit dans ses lettres ? La lecture du bilan établi lors de la succession de Lamaignère en 1777 permet d'en douter. C'est avec Clonard que Lamaignère a fait le maximum d'affaires. Sur un montant global de 44 157 livres en 1773, il exporte 33 644 livres de « café » vers Clonard qui, de son côté, n'a jamais comptabilisé les 25 000 livres de l'assurance de la *Marie Élisabeth*,

44 *Ibid.*, E 2367, lettre du 6 novembre 1776.

45 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2411, « Apposition des scellés sur les biens de M. Lamaignère le 7 juin 1777 ».

46 Voir en annexe « la ballance et succession » d'A. Lamaignère.

47 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2445 : elle est la marraine de Jean-Baptiste ; le parrain est « Jean Louis Sutton, chevalier de Clonard, enseigne des vaisseaux du Roy ».

naufragé<sup>48</sup>, dans l'armement duquel il était partie prenante. En fait, ils se doivent mutuellement de l'argent, mais ce que Clonard ne pardonne pas à Lamaignère, c'est d'avoir utilisé les fonds qu'il lui avait confiés pour fonder son propre négoce. Après le décès de Lamaignère, Clonard continue à faire travailler les frères Delaye, ce qui indique bien qu'il n'est pas si mécontent de cette collaboration<sup>49</sup>. Clonard meurt en 1782 à Angoulême alors qu'il se rend dans les Landes pour faire aboutir ses projets de mise en valeur de ses forêts ; c'est alors que le jeune comte de Clonard, représentant sa mère, et Antoine Delaye, représentant son frère, aboutissent à un compromis, qui permet le règlement final de la succession d'Arnaud Lamaignère<sup>50</sup>.

Arnaud Delaye s'installe à Lorient comme négociant, réalisant ainsi les vœux de son oncle. Il bénéficie alors de l'appui logistique et amical des maisons Lamaignère de Nantes et Haudaudine de Bayonne<sup>51</sup>. Haudaudine & fils aîné achètent pour Delaye frères des bateaux à Bayonne pour la course<sup>52</sup>. Ils gèrent aussi la « prise de la *Charmante Nancy* amarinée par votre vaisseau le *Comte Dartois* », commandé par le chevalier de Clonard. Le succès aidant, Antoine fait venir du Havre sa tante Lamaignère et son frère Joseph, et il confie le comptoir à un commis, Le Cesne cadet, formé par Lamaignère à Bourbon. Enfin, une relative aisance leur permet d'inviter leur mère et « la famille de Lisbonne » à les rejoindre ; ils reconstituent alors la cellule familiale qu'ils avaient dû quitter adolescents<sup>53</sup>.

La maison de commerce Delaye frères de Lorient arme pour la traite en 1783 et 1785<sup>54</sup>, mais leur entreprise n'est pas un succès et leur correspondant à l'île de France leur écrit :

Messieurs, Autant nous aurions eu plaisir à vous apprendre l'arrivée de votre vaisseau les *Deux Frères* en ce port, autant nous avons du chagrin à vous dire qu'il a fait une perte extraordinaire de noirs, il semble en vérité Messieurs qu'il y ait une suite de malheurs attachés à vos affaires et aux nôtres<sup>55</sup>.

48 *Id.*, E 2367, lettre du 4 août 1775.

49 *Ibid.*, E 2367, lettre du 4 mars 1778.

50 *Ibid.*, E 2379, acte du 11 février 1785.

51 La maison Lamaignère de Nantes est toujours dirigée par les descendants de Jean Lamaignère et la maison Haudaudine est la continuité de la maison Lamaignère de Bayonne pérennisée par Pierre Haudaudine (1716-1789), époux de Jeanne Lamaignère (1727-1763).

52 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2380, lettre du 8 juin 1779.

53 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2368, correspondance des frères Delaye 1787-1788.

54 Voir Jean Mettas, Serge Daget et Michèle Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Société française d'histoire d'Outre-Mer, 1978 et 1984, p. 2989 ; Serge Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale*, Nantes, CNESH, 1988.

55 Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2379, lettre du 14 février 1788.

Malchance ou mauvaise organisation ? Les frères Delaye qui ont été formés au négoce par leur oncle, pâtissent-ils de la même malchance que lui, ou font-ils preuve du même manque de méthode ? Ce qui est sûr, c'est que la maison de commerce des frères Delaye à Lorient ne résiste pas à la tourmente révolutionnaire et fait faillite en 1806<sup>56</sup>. C'est ainsi que les documents qui permettent de retracer la vie aventureuse d'Arnaud Lamaignère, de la rue des Basques à Bayonne à la rue Royale à Port-Louis de l'île de France, se trouvent aux Archives départementales du Morbihan.

---

<sup>56</sup> Voir Lucien Guillou, « André Veanderheyde, courtier lorientais, et ses opérations (1756-1765) », *Annales de Bretagne*, 1918-1919, t. XXXIII, p. 13-14.

## ANNEXE

### « BALANCE & SITUATION DE LA SUCCESSION DE MR LAMAIGNÈRE 6 OCTOBRE 1777 »

Marchandises	Fréquence	%
Armements	22	8,73
Cafés	5	1,98
Droguerie	8	3,17
Lettres de change / remises / billets à ordre	89	35,32
Louages et magasinages	13	5,16
Matières premières	15	5,95
Monnaie	6	2,38
Noirs	18	7,14
Pacotille	22	8,73
Produits alimentaires	16	6,35
Produits coloniaux	11	4,37
Riz	11	4,37
Vins	16	6,35
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>252</b>	<b>100</b>
Produits financiers		
Lettres de change / remises / billets à ordre	89	
Monnaies	6	
<b>TOTAL</b>	<b>95</b>	<b>33,7</b>
Produits importés de la métropole		
Pacotille	22	
Produits alimentaires	16	
Vins	16	
Matières premières	15	
Droguerie	8	
<b>TOTAL</b>	<b>77</b>	<b>30,56</b>
Produits coloniaux		
Produits locaux	16	
Riz	11	
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>10,71</b>
Armements locaux		
Noirs	18	
Louages et magasinages	13	
<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>21,03</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>252</b>	<b>100</b>

L'analyse de la balance et situation de la succession établie le 6 octobre 1777<sup>57</sup> met en évidence le fait que les activités d'Arnaud Lamaignère à l'île de France peuvent se scinder en trois volets : pour un tiers les produits financiers, lettres de change, billets à ordre et transactions monétaires sur les piastres ;

<sup>57</sup> Arch. dép. du Morbihan, Fonds Delaye, E 2410, 6 octobre 1777.

pour un autre tiers le négoce colonial proprement dit ; et, enfin, pour un dernier tiers le commerce de la boutique qu'il tient rue Royale à Port-Louis. Le négoce des lettres de change, des remises et des billets à ordre représente plus du tiers des transactions commerciales de Lamaignère ; c'est ce que Clonard attend de lui. Le commerce colonial proprement dit se décline ainsi : d'une part, la revente de produits importés de France, pacotille, vins et produits alimentaires introuvables sur place, et, d'autre part, l'exportation de produits coloniaux vers la France, curieusement inférieure dans ce bilan au volume des importations.

88 En plus, ou plutôt à côté, l'activité propre de Lamaignère, celle qui échappe à Clonard, représente 21 % de ses affaires. Elle se décompose en trois pôles : armements locaux de bateaux qui se consacrent au grand cabotage asiatique – commerce de l'île de France et Bourbon avec Pondichéry et la Chine – ; armements pour la traite des noirs du Mozambique, soit revendus sur place, soit exportés vers Saint-Domingue ; enfin, en « louages et magasinages » qui lui assurent un quotidien très confortable.

#### COMPTES DE PACOTILLE<sup>58</sup>

J'ai recensé les comptes de pacotille qui font partie du Fonds Delaye : une pacotille confiée en janvier 1770 par demoiselle Marie de Lamotte de Paris au capitaine Léger chargée sur l'*Aimable Rosette*, les pacotilles chargées en 1776, l'une sur le *Marie-Marguerite*, capitaine Haugier, l'autre sur l'*Europe*, capitaine Poret, et enfin les pacotilles chargées en 1777 sur l'*Espérance*, capitaine Fautrel. J'ai inclus dans cette analyse la pacotille de deux navires armés par les frères Delaye après le décès de Lamaignère, celle du *Patrocle* en 1778, capitaine Droüet, et celle des *Deux Frères*, capitaine Labbé en 1785. Ces navires se rendent soit à Saint-Domingue, soit à l'île de France.

Ces pacotilles se composent de :

- Meubles : glaces assorties, tables de toilette, meubles et garniture de rotin, tables de trictrac et à quadrille, secrétaires à cylindre et secrétaires [en armoire], chiffonniers, une pendule dorée, écritoire. Ces meubles sont parfois en marqueterie, mais le plus souvent l'essence du bois n'est pas précisée. Un coffre-fort de voyage et une console à « un pied doré et sa table de marbre » ne sont mentionnés qu'une seule fois.

<sup>58</sup> Arch. dép. Morbihan, Fonds Delaye, E 2364, comptes de pacotille.

- Vêtements : frac galonné, chapeaux de cuir bouilli, bonnets montés, paires de bas de soie, chemises, souliers.
- Objets de toilette : bourses à cheveux, bouffante en filet<sup>59</sup>, poudre à poudrer, houppes de cygne, rasoirs assortis en étui par 6.
- Hygiène : baignoire en cuivre garnie de rotin, demi-baignoires, bidets de campagne, pots de chambre ronds et ovales, savon.
- Accessoires de mode : bonnet monté, bouffante en filet, bourses à cheveux, cannes à pommeaux d'or et d'argent, ceinturons de cuir et de soie, chapeaux de cuir bouilli, cordon de montre, parasols de soie, mouchoirs en fil et en coton, paires de bas de soie, paires de dessus de soulier, tabatières.
- Vaisselle et verrerie : faïence, plats et assiettes, bols, verres « à cloche » et gobelets, huiliers, salières, moutardiers en faïence.
- Quincaillerie : articles de quincaillerie – couteaux et couteaux fins –, marmites, lanternes, lampes économiques.
- Mercerie et tissus : boutons et fil, milleraie, gazes assorties, paires de dessus de soulier, ciseaux.
- Jeux et loisirs : damier garni, tables de quadrille et trictrac.
- Produits de luxe : café, liqueurs, meubles en marqueterie, cannes à pommeaux d'or et d'argent, accessoires en soie, rasoirs en étuis de galuchat<sup>60</sup>.
- Denrées alimentaires : huile d'olive, baumes et eaux-de-vie, vins.
- Droguerie : bougies, papier en rames et en carnets, papier d'emballage, huile de lin, noir de fumée, fil à voile, sacs à indigo.

Cette liste ne représente pas fidèlement la composition de toutes les pacotilles ; elle ne comporte ni livres ni instruments de musique. La pacotille visait à approvisionner les colons en objets fabriqués en Europe, et au confort desquels ils étaient habitués. De plus, la possession et l'utilisation de produits de luxe permettaient d'afficher une appartenance à une élite sociale. Lamaignère écrit à ses neveux qu'avec une pacotille on peut doubler sa mise de fonds<sup>61</sup>. Est-ce-à-dire que les objets se vendaient le double de leur prix d'achat en métropole ? Un secrétaire à cylindre qui se négociait 200 livres le 8 février 1778 au Cap Français valait-il 100 livres chez un marchand-mercier du faubourg Saint-Antoine quelques mois plus tôt ? Il faudrait pouvoir s'en assurer.

<sup>59</sup> Il s'agit sans doute ici d'une résille.

<sup>60</sup> Le galuchat est une peau de roussette ou de squalé traitée et polie jusqu'à ce qu'elle ressemble à du vernis ; souvent colorée en vert, elle est très à la mode sous Louis XV.

<sup>61</sup> Arch. dép. du Morbihan, Fonds Delaye, E 2365, lettre du 31 mars 1771.

Quoiqu'il en soit, voici le tableau des ventes des pacotilles et marchandises faites par Arnaud Lamaignère et ses neveux Joseph et Antoine Delaye entre 1770 et 1785 :

Années	Nom du bateau	Vente des cargaisons
1770-1	<i>L'Aimable Rosette</i>	1 493 livres
1776	<i>L'Europe</i>	4 963 livres
1776	<i>Le Marie-Marguerite</i>	2 443 livres
1777	<i>L'Espérance</i>	9 596 livres
1778	<i>Le Patrocle</i>	2 309 livres
1785	<i>Les Deux Frères</i>	4 348 livres
<b>Total</b>		<b>25 152 livres</b>
<b>Moyenne</b>		<b>4 192 livres</b>

DE PONDICHÉRY À MARSEILLE,  
LE COMMERCE DES ARACHIDES (1875-1914)

*Jacques Weber*  
*université de Nantes*

Insignifiant depuis la reprise de possession de 1816, le commerce maritime de Pondichéry connaît un spectaculaire renouveau sous le Second Empire, bénéficiant des effets de la croissance économique mondiale. La fortune du plus important des Établissements français de l'Inde repose sur les exportations de sésame, d'indigo et de cotonnades, notamment les fameuses guinées bleues écoulées au Sénégal, ainsi que sur l'émigration des coolies indiens vers les colonies à sucre françaises. Ce *coolie trade* attire en rade des dizaines de bâtiments qui complètent leur cargaison avec les produits du sud de la péninsule.

Ce commerce d'exportation subit un sensible ralentissement dès les années 1870, avec le renversement de la conjoncture. La découverte de l'aniline chimique ruine la culture et le commerce de l'indigo ; les Britanniques, soutenus par les philanthropes et les abolitionnistes, mettant à profit les abus commis sur certaines plantations, menacent l'émigration indienne, finalement interdite ou suspendue à destination des colonies françaises entre 1876 et 1885. Enfin, l'essor de l'industrie textile pondichérienne est compromis par le renouveau du pacte colonial et des thèses protectionnistes « anticoloniales », les industriels des Vosges et de Rouen obtenant dans le cadre des lois Méline une réduction des importations de cotonnades pondichériennes dans les colonies françaises<sup>1</sup>. Pondichéry est sauvé de la crise par l'essor soudain des exportations d'arachides, ses intérêts rencontrant à partir de 1875 ceux des industriels et négociants marseillais.

<sup>1</sup> Pour plus de détails, voir Jacques Weber, *Les Établissements français en Inde au XIX<sup>e</sup> siècle (1816-1914)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1988, 5 vol. (2<sup>e</sup> édition sous presse aux Indes savantes) ; *Id.*, *Pondichéry et les comptoirs de l'Inde après Dupleix. La démocratie au pays des castes*, Paris, Denoël, 1996.

Les premiers essais de culture de l'arachide sur le territoire de Pondichéry datent de 1860. Cet oléagineux, « qui demande infiniment moins de soins tout en étant d'un rapport plus sûr et plus régulier », remplace bientôt l'indigo et s'étend sur des sols pauvres jusque-là en friche, comme « les terres rouges » de Calapet, au nord de la ville, et sur « une série de petits déserts sablonneux, le tout se chiffant par plusieurs centaines d'hectares »<sup>2</sup>. Simultanément, l'arachide progresse en territoire britannique, notamment dans la région de Panruti, puis en direction de Tanjore et Madurai (voir la carte).

92

Il apparaît très vite à certains responsables du complexe industriel marseillais des huileries, savonneries et stéarineries que les approvisionnements en arachides indiennes sont plus avantageux que ceux provenant de la côte occidentale d'Afrique, depuis que l'ouverture du canal de Suez a considérablement rapproché la cité phocéenne de l'ancienne capitale de Duplex. Préalablement décortiquées, les arachides embarquées sur des voiliers à Pondichéry se desséchaient et fermentaient avant d'arriver à destination. Depuis l'ouverture du canal, les arachides du Coromandel, embarquées sur des vapeurs, arrivent à Marseille en moins de trente jours, en bon état et à moindre coût, puisque le décorticage réduit leur poids et par conséquent le prix du fret. La présence à Pondichéry de plusieurs maisons de commerce marseillaises, Beaujeu, Pernon, Gallois-Montbrun et Cie, Bayol et Cie, ne peut que favoriser ces échanges.

C'est l'huilier Charles Auguste Verminck qui lance la révolution des arachides à Marseille, en 1875, et, du même coup, assure la fortune de Pondichéry. Alors que jusque-là « la côte de Coromandel était jugée trop mal aménagée pour qu'un vapeur puisse y réaliser, dans des conditions sérieuses, des embarquements de graines oléagineuses », il y envoie avec succès deux vapeurs, le *Précurseur* et l'*America*, qui reviennent « avec leur chargement de graines d'arachides et une avance de plusieurs semaines sur les voiliers »<sup>3</sup>.

Les prix des arachides décortiquées de l'Inde sont rapidement compétitifs avec ceux des arachides en coques de l'Ouest africain. Les premières donnant 40 litres au quintal contre 30 aux secondes, le prix de revient de l'huile d'arachide

2 Louis Henrique (dir.), *Colonies et Protectorats de l'Océan Indien... L'Inde française, Exposition coloniale de 1889. Les colonies françaises. Notices illustrées*, Paris, Quantin, 1889-1890, 6 vol., t. 1, p. 414.

3 François de Muizon, *L'Industrie huilière marseillaise, 1825-1871. Le pouvoir des huiliers*, Marseille, Chambre de commerce de Marseille, coll. « Cahiers de documentation », janvier 1981, p. 25-27.

décortiquée est nettement inférieur à celui de l'huile d'arachide en coques de provenance africaine :

Années	Arachides en coques de l'Ouest africain	Arachides décortiquées de l'Inde	Prix de 100 litres d'huile. Coques (30 %)	Prix de 100 litres d'huile. Décortiquées (40 %)
1874	31,2	43	104	107
1882	30,8	28	102	68
1883	27,2	29	90	70
1884	33	29,3	110	71
1885	23	26	76	63
1886	22,5	22,5	75	54
1887	25,3	23	84	56
1888	29,2	27,5	97	68
1889	25,2	26	84	65
1890	25,2	26	84	65
1891	27,3	25	91	62
1892	26	26,5	86	66
1893	22	25	73	62
1894	17,5	20,5	58	51

Tableau n°1 : Évolution du prix des arachides et du coût théorique de 100 litres d'huile d'arachide à Marseille, 1874-1894  
(En francs pour 100 kilos de graines et pour 100 litres d'huile)<sup>4</sup>

#### Un commerce d'exportation considérable

Le bas prix de revient des huiles fabriquées avec les décortiquées de l'Inde explique l'essor des importations marseillaises en provenance de Pondichéry et le déclin de l'arachide en Afrique occidentale où les paysans retournent aux cultures vivrières. Pondichéry expédie 9 740 tonnes en 1879 et 52 500, d'une valeur globale de 12 430 236 F en 1885 : « Peu de colonies françaises ont en ce moment un commerce d'exportation aussi considérable »<sup>5</sup>, constate alors l'inspecteur des colonies, Châtelain. En 1891, les exportations d'arachides atteignent 71 250 tonnes, ce qui représente près de 60 % du mouvement total du port de Pondichéry cette année-là.

4 Xavier Daumalin, *Marseille et l'Ouest africain. L'outre-mer des industriels (1841-1956)*, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, coll. « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles », 1992, p. 109.

5 Centre des archives d'outre-mer, Aix-en-Provence [CAOM], Inde 365, dossier 349, rapport de l'inspecteur Châtelain sur le commerce et l'industrie de Pondichéry, daté de Pondichéry, le 12 octobre 1884.

Année	Valeur des exportations d'arachides	Valeur totale des exportations	Mouvement commercial total	Part (%) des arachides dans les exportations	Part des arachides dans le mouvement commercial total (%)
1882	8 398 000	14 546 150	20 106 987	51,7	41,7
1884	8 728 588	19 529 593	27 379 875	44,7	31,8
1885	12 430 236	25 058 725	31 437 912	49,6	39,5
1886	10 124 436	19 382 738	23 962 627	52,2	42,2
1888	9 764 316	19 094 107	22 055 950	51,1	44,2
1890	9 901 404	14 699 436	23 753 466	67,3	41,6
1891	12 902 227	18 404 454	21 995 691	70	58,6
1892	6 456 572	12 722 486	15 864 464	50,7	40,7
1893	8 741 234	17 218 545	19 670 208	50,7	44,4
1896	1 053 845	5 556 486	7 533 518	18,9	14
1897	64 562	8 694 636	11 296 553	0,7	0,5
1898	33 434	5 776 192	7 848 246	0,5	0,4
1899	299 728	6 964 425	10 714 518	4,2	2,8
1900	2 620 750	9 811 660	13 013 390	26,7	20,1
1901	10 418 450	20 085 792	23 051 975	51,9	45,2
1902	14 508 750	24 287 479	27 759 956	59,8	52,3
1903	11 399 000	25 400 108	33 264 148	44,9	34,3
1904	14 543 667	27 849 523	32 383 481	52,2	44,9
1905	9 847 268	24 269 045	29 702 320	40	33,2

Tableau n° 2 : Importance des exportations d'arachides dans le commerce de Pondichéry (1882-1905), valeurs exprimées en francs<sup>6</sup>

C'est à destination de Marseille que les arachides pondichériennes sont presque exclusivement exportées :

Années	Exportations totales (en sacs)	Exportations vers Marseille (en sacs)	Part de Marseille (%)
1889	942 197	916 000	97,2
1890	668 804	644 808	96,4
1891	950 053	938 100	98,7
1893	523 234	517 638	98,8
1894	658 704	648 142	98,4
1896	131 139	127 948	97,5
1908	594 090	496 473	83,4
1909	867 158	733 147	84,5
1911	1 121 902	881 082	78,5
1912	1 217 983	956 119	78,5
1913	1 366 076	1 183 893	86,6

Tableau n° 3 : le débouché marseillais<sup>7</sup>

6 CAOM, Inde 347, dossier 194, rapport de l'inspecteur Arnaud du 15 mars 1900 (pour les années 1883-1899) ; Fernand Korchia, *La Représentation politique des Établissements français dans l'Inde de 1870 à 1914*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Provence, 1974 (pour les années 1900-1905).

7 Tableau construit à partir des statistiques tirées des années concernées des *Annuaire des Établissements français dans l'Inde*.

Grâce à ce partenariat avec Marseille, Pondichéry bourdonne comme une ruche du lever au coucher du soleil : les particuliers louent avantagusement le moindre local, aussitôt transformé en atelier de décorticage ou en entrepôt. On évalue à quatre-vingts le nombre des maisons « accommodées en magasins », auxquelles s'ajoutent les douze magasins généraux construits par la Banque de l'Indochine. Les maisons de commerce locales sont toutes impliquées dans ces activités, qui donnent du travail à des centaines de coolies chargés de la manutention, et aux castes de macouas, pêcheurs et bateliers, qui assurent le transfert à bord des bâtiments qui attendent en rade. Une centaine de « chelingues »<sup>8</sup> sont affectées au transport des balles. Elles chargent sur le rivage ou sur le *pier*. L'utilisation de ce « pont-débarcadère », inauguré en 1865, coûte certes six « annas »<sup>9</sup> pour trente balles de 80 kilos chacune, soit la cargaison d'une chelingue, mais elle facilite le franchissement de la barre. Le *pier* est équipé de deux grues à bras l'une d'une tonne et demie et l'autre de deux tonnes et demie. Jugé vétuste et insuffisant, cet outillage est remplacé en 1910 par la chambre de commerce de Pondichéry, qui a obtenu la concession de l'exploitation du *pier* : une grue électrique de cinq tonnes et trois treuils roulants électriques de la puissance d'une tonne et demie chacun sont installés. De plus, trois voies decauville de 0,60 mètre permettent de transporter les oléagineux des quais vers le *pier*.

À Marseille, les sésames résistent longtemps, leurs importations en provenance de Chine, d'Inde et du Levant, passant même de 78 000 tonnes en 1870 à 100 000 tonnes en moyenne entre 1880 et 1886. Mais en 1888, « les arrivages d'arachides supplantent en tonnage les importations de sésame ». Désormais l'arachide est la « graine reine »<sup>3</sup>. Dans la relation bilatérale qui se développe, la dépendance de Marseille est moins forte que celle de Pondichéry. Néanmoins, en 1894, sur 133 000 tonnes d'arachides importées par Marseille, 51 851, soit 39 %, proviennent de Pondichéry. Désormais, le destin des deux villes est lié. C'est ensemble qu'elles affrontent les difficultés des années 1890.

## LES CRISES DES ANNÉES 1890

### La bataille pour la franchise

Les intérêts communs aux deux villes sont menacés par le regain en métropole des thèses protectionnistes. Désireux de dénoncer les traités de commerce avec les pays étrangers, le gouvernement envisage notamment la taxation des

8 Embarcation à fond plat, dont les bordages sont cousus, permettant le franchissement de la barre.

9 Un seizième de roupie.

oléagineux étrangers et l'assimilation douanière des colonies à la métropole. Les arachides anglo-indiennes expédiées depuis Pondichéry pourraient ainsi être doublement taxées, à leur entrée sur le territoire de l'Établissement et à leur entrée en métropole. Le savonnier et brasseur d'affaires marseillais, Jules Charles-Roux, dénonce le projet gouvernemental, « particulièrement dangereux et funeste pour nos colonies du Sénégal et des Indes »<sup>10</sup>, et, bien sûr, pour l'industrie marseillaise. Lorsque la discussion sur le tarif douanier s'ouvre, le 28 avril 1891, la Chambre de commerce souligne les enjeux pour Marseille, soit « une ère nouvelle de sécurité et de progrès successifs », soit « un état de souffrances imméritées et de décadence irrémédiable »<sup>11</sup>. Malgré les pressions du lobby protectionniste, tout particulièrement des cultivateurs de lin, de colza et d'œillette du nord de la France, les députés se prononcent en faveur de l'admission en franchise des oléagineux le 18 juin 1891.

96

Le vote de l'amendement Waddington au Sénat remet tout en cause en rétablissant la taxation des oléagineux étrangers. Il est à l'origine d'une manifestation gigantesque, aux abords de la Bourse de Marseille, le 14 décembre 1891, une véritable « mer humaine » pour *Le Petit Marseillais* du lendemain. Pour la défense des 11 000 emplois du complexe oléagineux phocéén, 25 000 personnes se seraient rassemblées, selon *Le Sémaphore de Marseille* du 15 décembre : « des négociants, des courtiers, des employés, des ouvriers et même des ouvrières appartenant à l'industrie de l'huilerie ». Cette mobilisation de la population de Marseille et l'éloquence de ses élus finissent par l'emporter : le projet de franchise est finalement voté en dernière lecture à la Chambre par 284 voix contre 237. L'industrie marseillaise est sauvée, ainsi que le commerce de Pondichéry.

#### La crise de l'arachide

En 1891, le partenariat Pondichéry-Marseille est à son apogée avec plus de 950 000 balles expédiées, d'une valeur de près de 13 millions de francs. Or, en 1896, les exportations pondichériennes ne représentent plus que 1 053 845 F. Elles s'effondrent à 64 562 F en 1897 et 33 434 F en 1898. En quelques années, les champs sont devenus totalement improductifs sur l'ensemble du Coromandel. « La faible quantité récoltée en 1897 et 1898 a pu à peine suffire à la consommation locale et n'a donné lieu à aucune exportation », déplore le gouverneur Rodier<sup>12</sup>. À Pondichéry, la crise provoque de nombreuses faillites

10 « Un nouveau tarif de douanes », *Le Sémaphore de Marseille*, 10 avril 1891, cité dans Xavier Daumalin, *Marseille et l'Ouest africain, op. cit.*, p. 140.

11 « Lettre de la Chambre de commerce », *Le Sémaphore de Marseille*, 30 avril 1891, cité dans *Marseille et l'Ouest africain, op. cit.*, p. 141.

12 François-Pierre Rodier, *Exposé de la situation de la colonie en 1898, précédé du discours prononcé par M. Rodier, gouverneur des Établissements français dans l'Inde, le 28 novembre 1899, à la séance d'ouverture du conseil général*, Pondichéry, Impr. du Gouvernement, 1899, p. 42.

et fait prendre conscience des dangers du « mono commerce ». À Marseille, ses effets, moins graves certes, sont néanmoins sensibles : les importations d'arachides tombent à 8 300 tonnes en 1897 et 5 400 en 1898, contre 13 300 en 1894. Contrairement aux premières conjectures, la chute des rendements n'est pas due à l'épuisement des sols, mais à la dégénérescence de la graine : « Une culture imprévoyante, ne songeant jamais au lendemain, avait, par une vile cupidité, fatigué la graine, à laquelle on ne s'était soucié d'apporter ni repos ni engrais »<sup>13</sup>.

En 1898, la graine du Mozambique est introduite à Pondichéry par « un voyageur venu de l'île Maurice »... « Des essais timorés » donnent d'assez bons résultats. Les chambres d'agriculture et de commerce décident néanmoins d'essayer d'autres graines, celles de Bombay et du Sénégal. Un champ d'une superficie d'un hectare est « apprêté [...] labouré et fumé en temps opportun et partagé en trois parties égales ». Trois variétés sont ensemencées le 3 septembre 1898. La récolte effectuée les 5 et 6 janvier 1899 donne des résultats édifiants :

Graine de Bombay :	21 livres ;
Graine du Coromandel :	41 livres ;
Graine du Sénégal :	632 livres.

« Le résultat était concluant » pour le gouverneur Rodier, d'autant plus que, « contrairement à la graine du Mozambique, la Sénégalaise est susceptible, par sa nature, de supporter un long magasinage ; la trituration donne une huile limpide, exempte de rancidité et se décantant très vite ; elle fournit enfin un tourteau excellent »<sup>14</sup>. Soixante tonnes de semences du Sénégal sont importées et cédées aux agriculteurs de la colonie. Le gouvernement britannique imitant cette initiative, les exportations reprennent dès 1900, ce dont se réjouissent les milieux d'affaires marseillais. « L'année 1900, note un huilier, est intéressante parce que les arachides décortiquées de Coromandel, dont l'absence presque complète avait beaucoup contribué à rendre difficile l'alimentation de nos usines depuis plusieurs années, réapparaissent sur le marché en quantité sérieuse. À partir de ce moment, les récoltes que l'introduction des semences de Mozambique [du Sénégal, en réalité] a rendues plus régulières et plus saines iront en augmentant chaque année et on peut prévoir le moment où ces graines formeront le principal aliment de nos huileries »<sup>3</sup>.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 42-43.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 44.

Depuis 1885, sept maisons créoles de Pondichéry sont spécialisées dans les exportations d'oléagineux : Beaujeu, Gallois-Montbrun et Cie, Hécquet, Poulain et Cie, E. Poulain Aîné et Cie, Pernon, Bayol et Cie et A. Prudhomme et Cie, auxquelles il faut ajouter la société d'Ambagaram Mourouguesachetty. De dimensions modestes, toutes doivent emprunter auprès de la Banque de l'Indochine pour pouvoir réaliser leurs opérations.

98

Banque d'émission, de prêt et d'escompte pour la Cochinchine et l'Inde française, la Banque de l'Indochine est créée par le décret du 21 janvier 1875. Ses débuts à Pondichéry sont difficiles, en raison de la concurrence des puissantes banques de Madras. Pourtant, peu à peu, elle gagne la clientèle des exportateurs d'arachides. Bien que son taux d'intérêt, qui varie de 7 à 9 %, soit toujours un peu plus élevé que celui de ses rivales anglo-indiennes, elle présente l'avantage d'être installée sur le lieu même des transactions. Grâce au commerce des arachides, les opérations auxquelles elle se livre, dépassent les 53 millions de francs en 1885 et approchent 59 millions en 1886.

La crise l'affecte directement : quatre négociants, qui comptaient parmi ses clients, font faillite, parmi lesquels Ambagaram, dont le passif s'élève à 124 129 roupies le 20 juillet 1896. Les autres doivent suspendre leurs affaires parce qu'elle leur refuse toute avance : « [des] traites qu'elle avait escomptées ayant été protestées parce que les marchandises dont elles devaient assurer le remboursement contenaient 50 % de matières étrangères... » « De pareils procédés, [qui] font le plus grand tort au commerce local »<sup>15</sup>, incitent la Banque, dont le volume des opérations n'excède pas 17 millions entre 1896 et 1901, à porter son taux d'intérêt à 11 % lorsque les exportations reprennent, ce qui est considérable pour des maisons qui, comme celles de Pondichéry, vivent au jour le jour. Très vite, celles qui ont survécu à la crise doivent abandonner le commerce des arachides à de « richissimes maisons étrangères [...] qui opèrent avec leur propre argent et de ce fait peuvent vendre à meilleur marché »<sup>16</sup> : il s'agit de Best and Company de Madras, de la société suisse Volkaert, qui s'établit à Pondichéry en 1902, et surtout, à partir de 1904, de la maison grecque des frères Ralli, qui contrôle 169 succursales en Inde. Bien évidemment, les petits négociants pondichériens ne sont d'aucun poids devant le chef de ce réseau,

15 CAOM, Inde 347, dossier 194, rapport de l'inspecteur Arnaud du 15 mars 1900 sur la situation économique de la colonie.

16 Charles Valentino, « Le commerce des arachides à Pondichéry », *Bulletin du Comité de l'Asie française*, mai 1905, n° 50, p. 188.

dont « une lettre d'introduction [...] est, en certains endroits, plus efficace que celle du vice-roi »<sup>17</sup>.

Comme l'industrie textile, qui, à l'exception de l'usine des frères Gæbelé, est aux mains de sociétés britanniques, notamment l'Anglo-French Textile Company, le commerce des arachides passe à des capitalistes étrangers. La marine marchande française se désintéressant par ailleurs de ce trafic, le transport est assuré par des bâtiments britanniques. Ainsi, ce fructueux commerce entre deux ports français, Pondichéry et Marseille, est, au début du xx<sup>e</sup> siècle, entièrement accaparé par les étrangers.

#### Le transport : un monopole britannique

« On ne peut s'empêcher de déplorer cette désertion de notre marine marchande sur un point appartenant à la France », écrit-on en 1889, date à laquelle trois navires français sur trente participent au transport des arachides de Pondichéry à Marseille. « C'est par l'entremise des courtiers de Bombay que se font le plus habituellement les affrètements ; mais si les armateurs français se mettaient en mesure de lutter contre la concurrence étrangère, les négociants de Pondichéry seraient heureux de s'adresser directement à eux, évitant de la sorte un courtage inutile »<sup>18</sup>.

Le docteur Valentino, qui a vu un bâtiment des Messageries maritimes à Pondichéry en 1903, « aucun en 1904 », estime au contraire que « les négociants pondichériens ne font rien pour attirer les bateaux français dans leur port ». Les plus influents représentent en effet les compagnies de navigation britanniques, Gordon Woodroff, Asiatic Company et British India Company. Tous ont évidemment intérêt « à amener le fret aux compagnies qu'ils représentent puisqu'ils ont des émoluments en proportion de ce fret et aussi, pour eux-mêmes, des tarifs de faveur ». Il n'est guère douteux, estime le docteur Valentino, que « les bateaux français viendraient à Pondichéry si Pondichéry leur demandait de venir et assurait le fret ». Les bâtiments des Chargeurs réunis et des Messageries maritimes, qui rentrent d'Indochine avec des chargements de riz insuffisants, ne demanderaient qu'à compléter leur cargaison à Pondichéry avec des arachides<sup>19</sup>.

En fait, on constate ailleurs en Asie les mêmes carences qu'en Inde : en Chine, par exemple, où les missionnaires et les diplomates français sont nombreux, le commerce de leur nation fait preuve d'une timidité qui contraste avec le dynamisme des Allemands, des Japonais, des Américains et surtout des

17 Joseph Chailley, *L'Inde britannique, société indigène, politique indigène, les idées directrices*, Paris, Armand Colin, 1910, p. 103.

18 *Exposition coloniale de 1889, op. cit.*, p. 404.

19 Charles Valentino, « Le commerce des arachides à Pondichéry », art. cit., p. 190.

Britanniques. Sans doute des siècles de mercantilisme et de protectionnisme ont-ils, en France, paralysé les initiatives.

Certaines années, les steamers des compagnies britanniques assurent plus de 90 % du transport entre Pondichéry et Marseille :

Années	Steamers français	Steamers britanniques	Divers	Total	Steamers britanniques Pourcentage
1889	3	27	0	30	90%
1890	2	22	0	24	91,6%
1891	4	28	0	32	87,5%
1893	1	20	0	21	95,2%
1894	2	18	0	20	90%
1895	0	9	1	10	90%
1908	2	32	1	35	94,1%
1909	2	32	1	35	91,4%
1911	3	41	10	54	75,9%
1912	1	43	7	51	84,3%
1913	1	38	14 <sup>20</sup>	53	71,7%

100

Tableau n° 4 : Le monopole britannique du transport

#### Les progrès des ports britanniques du Coromandel

Dès 1887, on se préoccupe à Pondichéry de la concurrence des ports anglo-indiens du sud du Coromandel, plus proches des zones de production des arachides et desservis par le South Indian Railway. Cuddalore n'est qu'à 145 km de Tanjore, où la culture connaît un essor notable, alors que Pondichéry, en raison du détour de la voie ferrée par Villupuram (voir la carte), est à 232 km. Convaincus que Cuddalore, notamment, ne tardera pas à « absorber le mouvement maritime de notre principal Établissement », des négociants pondichériens songent à y établir leurs affaires<sup>21</sup>. L'administration française parvient à empêcher cet exode et à maintenir l'avantage de Pondichéry en supprimant divers droits sur les oléagineux, dont les taxes de quai et de mesurage.

Au lendemain de la grande crise de l'arachide, le trafic, qui est monopolisé par des maisons étrangères et par les navires marchands britanniques, se déplace progressivement de Pondichéry vers des ports situés plus près des grands centres de production du sud. En 1902-1903, date à laquelle les Marseillais importent 1 154 000 balles du Coromandel, 73 % proviennent encore de Pondichéry, mais, fait nouveau, 27 % ont été embarquées à Cuddalore et Porto-Novo. La progression des ports britanniques du sud est spectaculaire dans les années qui suivent la crise<sup>22</sup> :

<sup>20</sup> Cinq navires autrichiens, trois hollandais, deux allemands, deux norvégiens, un danois et un italien.

<sup>21</sup> CAOM, Inde 363, lettre du gouverneur Manès du 28 février 1887.

<sup>22</sup> Voir le graphique.

Années	Pondichéry Sacs	%	Cuddalore	Porto-Novo	Nagappattinam	Madras	Total
1899-1900	178 600	52,9	151 151	0	0	7 864	337 615
1900-1901	424 361	51,4	396 471	0	0	4 346	825 178
1901-1902	887 017	56,1	692 280	0	0	1 720	1 581 017
1902-1903	846 240	51	709 731	6 569	85 159	9 143	1 656 842
1903-1904	742 060	41	635 643	94 226	297 422	37 449	1 806 800
1904-1905	407 561	31,7	574 508	139 991	129 824	31 822	1 283 706
1905-1906	522 361	36	395 239	304 273	228 513	0	1 450 386

Tableau n° 5 : Exportations d'arachides des différents ports du Coromandel (en sacs)<sup>23</sup>

En 1906, on estime que l'exportation par Pondichéry, plutôt que par Cuddalore, des arachides produites autour de Tanjore a coûté 42 539 roupies au commerce : il va de soi qu'une telle situation ne s'éternisera pas. Pour enrayer la progression des ports anglo-indiens, le gouvernement français songe à une ligne directe entre Pondichéry et Tiroupapalyour, gare située à 2 km de Cuddalore, qui permettrait d'éviter le long détour par Villupuram. Le surcoût serait alors réduit de 42 539 roupies à 20 474. Comme les opérations de chargement sont plus rapides et les droits portuaires moins élevés à Pondichéry, la Chambre de commerce de cet Établissement est convaincue que les trois cinquièmes du commerce de Cuddalore pourraient s'y détourner.

En 1896, l'ingénieur Fontaneilles juge la réalisation de cette ligne « urgente pour la prospérité de la colonie »<sup>24</sup>. Après de nombreux retards, dus à la crise de l'arachide, puis à l'obstruction du conseil général aux mains des traditionalistes hindous, la loi du 1<sup>er</sup> avril 1906 autorise la colonie à contracter un emprunt de 4 380 000 F : 3 millions serviront à construire le chemin de fer ; le reste sera utilisé pour l'aménagement du port de Karikal et des travaux d'adduction d'eau à Pondichéry et Chandernagor. Le taux d'intérêt est fixé à 3,80 %, et l'emprunt est remboursable en vingt-cinq annuités de 274 500 F, mais, jusqu'en 1920, la colonie n'aura à verser que 24 500 F, la métropole prenant à sa charge l'essentiel de la dette. C'est de sa part « une marque de sollicitude »<sup>25</sup> exceptionnelle.

Les autorités de Pondichéry et Paris ont cependant fait preuve d'une étonnante naïveté. Conformément aux prévisions du docteur Valentino, le gouvernement britannique, « trop avisé pour béatement nous regarder faire » et permettre qu'un port français prospère au détriment des siens, impose, pour le passage de la ligne sur son territoire, des conditions à ce point inacceptables qu'elles

23 « Le développement de l'Inde française », *La Dépêche coloniale illustrée*, n° du 30 septembre 1907. Pour Madras : Charles Valentino, « Le commerce des arachides à Pondichéry », art. cit., p. 191.

24 Édouard Payen, « Nos Établissements de l'Inde », *Bulletin du Comité de l'Asie française*, mars 1904, n° 36, p. 149.

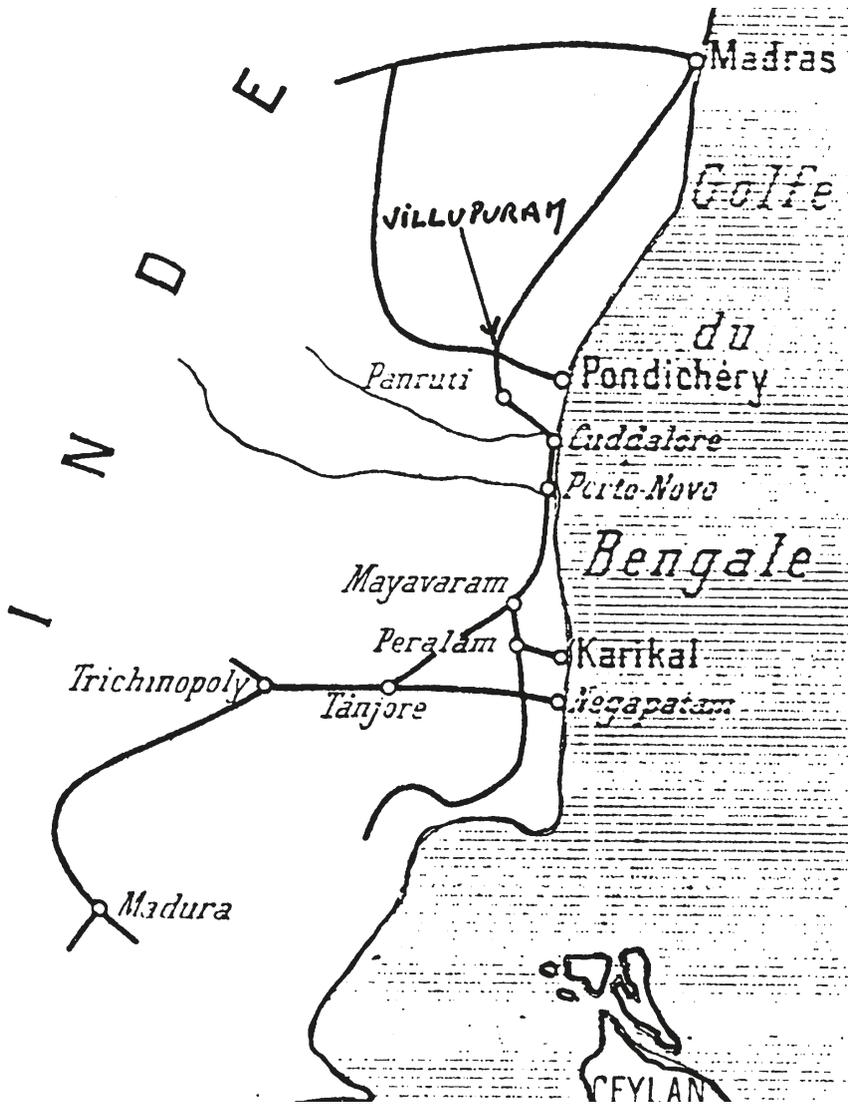
25 « Le développement de l'Inde française », art. cit.

équivalent à « un refus formel ». Le 15 janvier 1909, au terme de longues et vaines négociations, le ministre des Colonies, Milliès-Lacroix, décide l'abandon pur et simple du projet. Pondichéry se retrouve sans chemin de fer, mais avec 3 millions dont nul ne sait que faire. Une loi du 11 avril 1910 autorise la colonie à utiliser ces fonds en travaux de viabilité et d'irrigation, en œuvres d'assistance médicale et en constructions scolaires, mais, lorsque la Première Guerre mondiale éclate, rien n'a encore été réalisé.

102 Sans doute les Français ont-ils renoncé à l'Inde depuis longtemps, et les avanies que les Britanniques leur font subir n'y invitent-ils pas à l'investissement. D'autres raisons expliquent cependant que le commerce des arachides entre deux ports français, Pondichéry et Marseille, soit monopolisé par des maisons et compagnies étrangères, alors qu'exceptionnellement, toutes les conditions étaient réunies pour que se dessine un grand courant d'affaires : la priorité que les Français accordent à l'Afrique aux dépens de l'Asie – *Lâchons l'Asie, prenons l'Afrique*, lance Onésime Reclus<sup>26</sup> –, les insuffisances de la marine marchande française, et surtout le manque d'initiative, la frilosité des milieux d'affaires français, habitués à la protection de l'État, qui est leur Providence, quand les Britanniques attendent du leur qu'il ne se mêle surtout pas de leurs affaires : « Les Anglais se plaignent d'être trop, les Français trop peu gouvernés ; les Anglais disent : *notre consul se mêle de tout* ; les Français : *notre consul ne se soucie de rien* », résume le baron von Hübner, alors que, dans le cadre de sa *Promenade autour du monde*<sup>27</sup>, il visite Shanghai. En Inde, plus qu'en Chine, « la différence entre le génie du peuple français et les fils de la vieille Angleterre [s'impose] à l'observation du voyageur », et elle est à l'avantage de ces derniers.

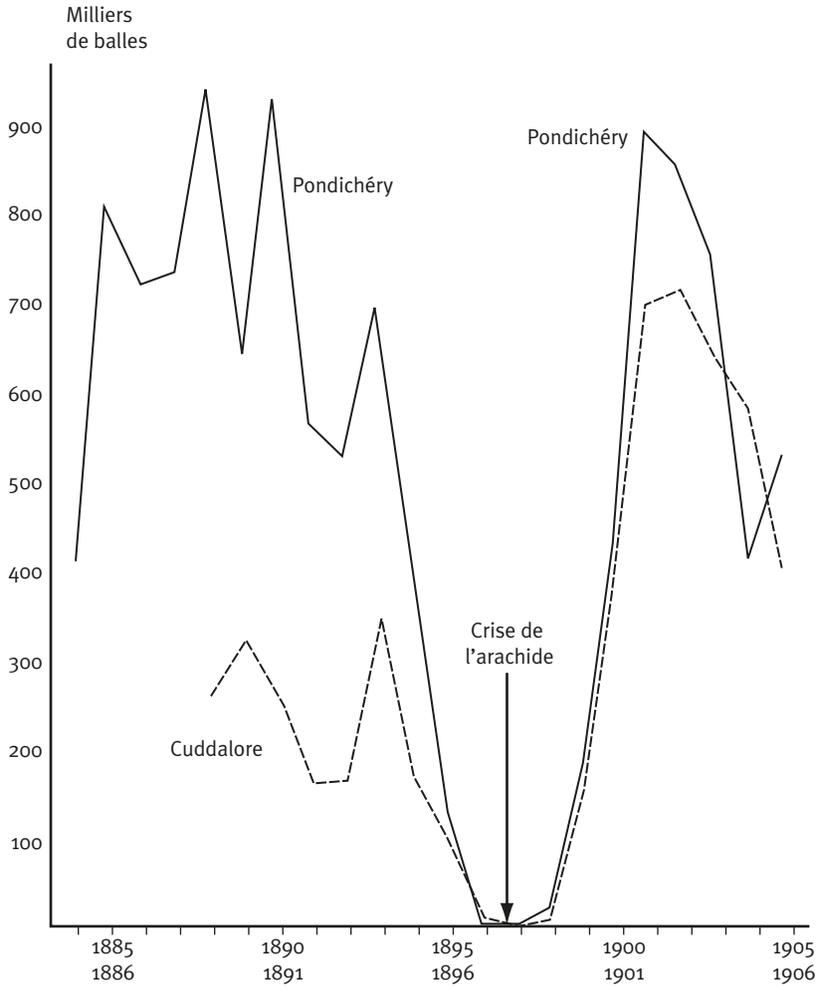
26 Onésime Reclus, *Lâchons l'Asie, prenons l'Afrique*, Paris, Librairie universelle, 1904.

27 Joseph Alexander Von Hübner, *Promenade autour du monde*, 1871, Paris, Hachette et Cie, 1873, 2 vol.



Culture de l'arachide et chemins de fer dans la région de Pondichéry<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Charles Valentino, « Le commerce des arachides à Pondichéry », art. cit., p. 191.



Le commerce des arachides à Pondichéry et Cuddalore  
(1885-1886 – 1905-1906)

# Le rôle des amiraux



## INTRODUCTION

*Éric Barré*

*Centre de Recherches en histoire quantitative  
université de Caen-Basse-Normandie*

De par son étendue, la mer est, à un moment ou à un autre, l'objet d'un mythe ou d'une histoire. Vénus sort de l'onde ; les navires fantômes voguent à la recherche de leurs proies ; le flibustier et le corsaire combattent au milieu de la fumée et des bruits de bataille ; l'amiral, empanaché, se tient sur la dunette d'un château de bois dirigeant on ne sait quelle expédition, source de gloire et de richesse. L'image d'Épinal est certes appuyée, mais elle s'approche d'une autre vision, celle de l'Orient où les émirs commandent les armées du calife ou du sultan.

Dans le domaine de la Méditerranée centrale, l'*émir al bâhr*, l'émir de la mer, commande les flottes s'opposant à la mainmise de la région par les Normands d'Italie du Sud et de Sicile. L'utilité de cet officier n'échappe pas aux conquérants qui créent à leur tour un amiral dont la première mention date de 1141. L'imitation en entraîne d'autres : Gênes (1181), Catalogne et Majorque (1230), royaume de France (1248), Angleterre (1295)... Cette liste, non exhaustive, démontre non seulement la prise de conscience de l'importance du monde maritime par les souverains d'Europe occidentale mais aussi la naissance d'une nouvelle institution, l'Amirauté, et d'un titulaire, l'amiral de tel ou tel royaume, ou principauté territoriale. Cette naissance est aussi l'histoire d'une croissance. Quelles sont les compétences de l'amiral ? Comment évolue l'institution ? Quelle image en ont les théoriciens et les commentateurs du monde maritime ? Quels sont les profils recherchés par le pouvoir en place ?

L'amiral est avant tout un homme de valeur. Jusqu'à la veille de l'époque moderne, les amiraux de France ne sont pas choisis parmi les plus grandes familles de la noblesse. En ce domaine, le cas de Jean de Vienne est tout à fait caractéristique. Au lendemain de la guerre de Cent Ans, les choix sont inversés et l'affirmation de la souveraineté royale sur la quasi-totalité du royaume s'accommode, dans un premier temps, de l'existence des Amirautés de Bretagne, Guyenne et Provence. Cette évolution est-elle voulue par l'autorité royale ? La même question pourrait être formulée, lors la suppression de l'Amirauté et son remplacement par un grand maître de la navigation, en 1629, et l'opération inverse, en 1669.

Dans ce dernier cas, la nomination d'un bâtard du roi est une réponse indirecte sollicitant d'autres questions. Elle implique de se pencher sur le cas, tant des adjoints directs, les vice-amiraux, que sur les véritables commandants des armées navales : chefs d'escadre et lieutenants généraux. L'étude de leur parcours permet-elle de définir un profil de carrière ? Quels sont les éléments qui ont assuré leurs succès ? Quelle a été leur influence sur la tactique navale, sur les évolutions technologiques, sur le monde maritime ? Peut-on établir des comparaisons avec les officiers généraux des marines étrangères, qu'ils portent ou non le titre d'amiral ?

108

Cette question induit le problème de la création et de l'histoire de l'institution, d'un point de vue tant institutionnel qu'évènementiel, dans les autres pays du monde. Certains ensembles, à forte tradition maritime, comme la Hanse teutonique, ne semblent pas s'être pourvus d'Amirauté ni d'amiraux. À l'inverse, des pays comme l'Angleterre ont développé un ensemble homogène où les amiraux, pris au sens général, sont, pour la plupart, des praticiens de la mer. Son modèle n'est pas obligatoirement suivi par les Pays-Bas ou la Russie dont l'armée navale est réformée en profondeur par Pierre le Grand.

Cette vision rapide, avec toutes les erreurs possibles, pose le problème du poids politique des amiraux. En France, nombre de lieutenants généraux deviennent les amiraux compétents de la République, de l'Empire, puis de la royauté retrouvée. L'expansion coloniale européenne, loin de la métropole, en fait des diplomates : ainsi, la bataille de Navarin n'est pas sans conséquence sur l'équilibre de la Méditerranée. Les canons du commodore Perry ou la personnalité de l'amiral Jellicoe participent de l'histoire mondiale à son plus haut niveau.

La globalisation et la médiatisation de la planète pourraient faire d'un amiral un simple exécutant, mais il reste un personnage clef de l'intérêt général dont le rôle est complexe. En France, un amiral peut à la fois commander une zone maritime, disposer d'une escadre, intervenir dans la police de la navigation, de la pêche et des côtes, et lutter contre la pollution. Comme officier général, il commande aux troupes et aux navires placés sous ses ordres, comme préfet maritime, il est le commissaire de la république en charge du monde maritime.

Cet aperçu rapide, par ses questions directes et ses quelques affirmations, comme l'attribution du titre d'amiral dans certaines circonstances à des civils, est une invitation à l'ensemble des chercheurs, des témoins et des bonnes volontés à se joindre à nous pour continuer une enquête qui ne se veut pas limitée dans le temps.

## LES AMIRAUX DE FRANCE (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES)

*Michel Vergé-Franceschi*  
*université de Tours*

Les amiraux de France existent depuis le XIII<sup>e</sup> siècle, l'Amirauté ayant été créée dans le royaume par Louis IX à une époque où fut également créée, par exemple, l'Amirauté de Portugal, sous le règne de dom Diniz<sup>1</sup>. Le premier amiral de France est mort du reste à Tunis en 1270, comme le souverain. Au XVI<sup>e</sup> siècle, l'amiral de France est titulaire d'une haute « dignité », et non d'un grade, puisqu'il est « officier de la Couronne ». Il l'est toujours à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle : l'amiral de France figure alors au *Tarif de la capitation* de 1694-1695 en 36<sup>e</sup> position après les autres grands officiers de la Couronne qui sont en 31<sup>e</sup> position. Il vient après le connétable de France (en 32<sup>e</sup> position), office supprimé par Louis XIII à la mort du duc de Lesdiguières, après le grand-maître de France (33<sup>e</sup> position), le grand chambellan (34<sup>e</sup> position), le grand écuyer (35<sup>e</sup> position). Il précède le colonel général de l'infanterie (37<sup>e</sup> position), le grand maître de l'artillerie (38<sup>e</sup> position), et il appartient à la deuxième des vingt-deux classes de la société française, comme les maréchaux de France qui le précèdent (30<sup>e</sup> position) car, depuis 1626, ceux-ci sont collégalement substitués au connétable<sup>2</sup>. Il est à noter que, de 1342 à 1626, l'amiral de France fut indépendant du connétable. Étant un homme important, issu du sommet des élites nobiliaires du royaume, il est souvent un « grand », agité et turbulent, d'où, à l'instigation de Richelieu, la suppression de son office – non vénal – de 1626 à 1669, date du rétablissement de l'Amirauté, les grands maîtres de la navigation de 1626 à 1669 étant – eux aussi – des princes volontiers frondeurs, notamment le duc de Beaufort, grand maître de 1665 à 1669, fils de César, duc de Vendôme, grand maître de 1650 à 1665. De 1669 à 1793, les amiraux de France ne sont plus que trois : Vermandois (1669-1683), fils de Louis XIV et de la duchesse de La Vallière, son demi-frère Toulouse (1683-1737), fils du roi et de la marquise de Montespan, puis le fils de ce dernier, Penthièvre (1737-1793), seul Bourbon mort dans son lit, en 1793.

- 1 Michel Vergé-Franceschi, *Henri le Navigateur*, Paris, Le Félin, 1994 ; *id.*, *Um principe português : henrique o navegador. A descoberta do mundo*, Lisboa, Piaget, 2000.
- 2 Michel Vergé-Franceschi, *La Société française au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 2006.

Au XVI<sup>e</sup> siècle, treize grands personnages se sont succédé en l'Amirauté de France, de 1492 à 1592. Ces treize grands seigneurs ne furent point marins : en 1492, l'amiral est un Normand d'illustre maison, Louis Malet, sire de Gravelle, terre qui jouxte le futur port du Havre de Grâce qui n'est créé qu'en 1517 par le bisaïeul de Richelieu, Guyon Le Roy du Chillou, vice-amiral de Bretagne<sup>3</sup>. À cela, il n'y a rien d'étonnant, car l'amiral de France est avant tout l'amiral de Normandie puisqu'il n'a autorité que sur les côtes du royaume qui sont du ressort du parlement de Paris, à savoir la Normandie et la Picardie, provinces dont Gravelle est gouverneur. Toutes les autres côtes relèvent de ses confrères : l'amiral de Bretagne, l'amiral de Guyenne, l'amiral de Provence ou « ès-mers-du-Levant », lui-même rival du général des galères. Le terme d'amiral « de France » doit être pris en qualité d'amiral « d'Île-de-France ».

110

Gravelle est lui-même le successeur, depuis 1486, de Louis, « bastard de Bourbon », amiral de France de 1466 à 1485, lequel est l'un des très nombreux amiraux de France bâtards de la maison de France : c'est encore le cas avec Vermandois et Toulouse, deux siècles plus tard. Après Gravelle, « capitaine des cent gentilshommes de la Maison du roi », qui s'est illustré dans la conquête du royaume de Naples, les amiraux de France demeurent de grands seigneurs terriens : son gendre et successeur, Charles II d'Amboise, « maréchal de France », « gouverneur de Paris », sert en Lombardie (1501-1511), et devient « gouverneur de Milan » ; Guillaume de Bonnivet, « gouverneur de Dauphiné et de Guyenne », sert en Navarre (1521), commande l'armée d'Italie (1523), sert à Milan et à Turin, et, compagnon d'armes de Bayard, est tué à Pavie le 24 février 1525, défaite dont il a été le malheureux instigateur. Deux de ses successeurs y sont du reste faits prisonniers : Philippe Chabot, « gouverneur de Bourgogne », et Claude d'Annebault, « maréchal de France », tous deux amiraux de France de 1526 à 1543 et de 1543 à 1552. Ces amiraux terriens sont de toutes les guerres d'Italie : ce sont avant tout des soldats sur les champs de bataille du Piémont ou de Lombardie. Souvent, ils occupent de hautes fonctions militaires au sein de l'infanterie ou de la cavalerie. Claude d'Annebault est, par exemple, « gouverneur de Piémont » et « capitaine général de la cavalerie légère ». Coligny, « gouverneur d'Artois et de Picardie », est aussi « colonel général de l'infanterie française » et combat sur terre (Landrecies, Renti, Douai, Lens, Saint-Quentin). Epernon est « colonel général de l'infanterie française ».

Les plus marins de ces amiraux sont toutefois Claude d'Annebault et Gaspard de Coligny. Le premier a en effet battu les Anglais sur mer à trois reprises en

3 A.-E. Borely, *Histoire de la ville du Havre et de son ancien gouvernement*, Le Havre, Le Pelletier, 1880-1881, 3 vol.

1545. Quant à Coligny, destitué de sa charge en 1569, il fut un amiral de France dont l'importance du rôle colonial est certaine : c'était un moyen pour lui d'installer ses coreligionnaires outre-Atlantique, en Caroline – du nom de Charles IX –, la colonisation s'assimilant alors à un « refuge » huguenot ; il a en outre opéré quelques croisières en Manche pour effectuer les traversées de Marie Stuart, mais, à cette époque, il n'était point encore amiral.

Ces amiraux du XVI<sup>e</sup> siècle sont surtout des administrateurs, des soldats et des juges qui ont leur tribunal à Paris à la Table de marbre du Palais. Pour servir à la mer, il leur faut, du reste, des lettres patentes de « lieutenant général de l'armée de mer », données par exemple à Claude d'Annebault, en 1545, pour aller combattre les escadres d'Henry VIII. Administrateurs, soldats et juges, impliqués dans les guerres d'Italie, ils le sont aussi dans les guerres de religion à partir de 1563 et les troubles de la Ligue à partir de 1588. De 1562 à 1572, Coligny est le chef des protestants<sup>4</sup>. Il est accusé de prendre part à la conjuration d'Amboise (1560), à l'assassinat du duc de Guise (1563). Il participe en effet à toutes les batailles qui opposent catholiques et protestants : Dreux (1562), Saint-Denis (1567) – contre son oncle le connétable Anne de Montmorency qui y est tué –, Jarnac (13 mars 1569), Poitiers (1569), Moncontour (3 octobre 1569). En 1572, suite à son assassinat, le dimanche 24 août, dans sa maison de la rue de Béthisi (actuelle rue du Louvre), son Amirauté de France est donnée à Honorat de Savoie, fervent catholique, fait « maréchal » et « amiral de France » le jour de la Saint-Barthélemy. Son gendre, le duc de Mayenne, « amiral de France » de 1578 à 1582, est l'un des chefs de la Ligue. Son successeur le duc de Joyeuse, mignon d'Henry III et « amiral de France » de 1582 à 1587, est tué par les huguenots à Coutras, le 20 octobre 1587. Son successeur, le duc d'Épernon, « amiral de France » de 1587 à 1589, combat les Ligueurs. En 1588, les troubles religieux deviennent tels (assassinats du duc de Guise, du cardinal de Guise, puis d'Henry III), que l'année 1589 voit quatre amiraux de France successifs : Épernon, son frère Bernard de Nogaret de La Valette, Gontaut-Biron, le marquis de Nangis. Épernon est du reste présent à Saint-Cloud lors de l'assassinat d'Henry III dont il conduit la dépouille à Compiègne.

Jusqu'en 1626, les amiraux de France sont des personnages ambitieux, des hommes de Cour : Mayenne est aussi « grand chambellan de France » ; Joyeuse, « premier gentilhomme de la chambre du roi », lequel est son beau-frère, Henry III et Joyeuse ayant épousé deux demi-sœurs ; Épernon, autre favori d'Henry III, est aussi « premier gentilhomme de la chambre du roi » ; d'Annebault – commandeur de l'ordre de Saint-Michel –, est le conseiller très écouté de

4 Martine Acerra, Guy Martinière (dir.), *Coligny, les protestants et la mer (actes du colloque organisé à Rochefort et La Rochelle les 3 et 4 octobre 1996)*, Paris, PUPS, 1997.

Catherine de Médicis. Plusieurs remplissent des missions diplomatiques : Chabot est « ambassadeur du roi en Angleterre » (1532), d'où son collier de l'ordre de la Jarretière ; d'Annebault est « ambassadeur extraordinaire du roi à Venise » ; Épernon est « ambassadeur du roi en Savoie » ; Nangis, « ambassadeur du roi en Portugal » ; Gontaut-Biron, « ambassadeur du roi en Angleterre, à Bruxelles, en Suisse » ; presque tous sont gouverneurs de provinces : Coligny, « gouverneur de Picardie et d'Artois » ; Mayenne, « gouverneur de Bourgogne » ; Joyeuse, « gouverneur de Normandie » ; Nogaret de La Valette, « gouverneur du marquisat de Saluces, du Dauphiné, de Lyon et de Provence » ; Gontaut-Biron, « gouverneur de Bourgogne et de Bresse ». Notons que les gouvernements de Normandie et de Picardie reviennent de droit aux amiraux de France.

112

Ces divers statuts cumulés font que tous utilisent leur rang et leur place à la Cour pour chercher à étendre leur pouvoir sur l'ensemble des côtes du royaume, essentiellement pour des motifs de profits financiers, mais, en cela, ils se heurtent aux gouverneurs des provinces littorales (Guyenne, Bretagne, Provence). Dès 1472, lors du rattachement de la Guyenne à la Couronne, l'amiral de France, Louis de Bourbon, tente d'affirmer son autorité sur la Guyenne et y nomme un vice-amiral<sup>5</sup>, mais Louis XI laisse son pouvoir à l'amiral de Guyenne<sup>6</sup> et donne en compensation 4 000 livres de rente à Louis de Bourbon. En Provence, en 1481, avec le rattachement de la province à la Couronne, Louis de Bourbon tente aussi de s'imposer à l'amiral du Levant, Palamède de Forbin, mais il échoue également. Dix ans plus tard, en 1491, Graville, amiral de France, est de même tenu en échec par l'amiral de Bretagne, Louis de Rohan. Au même moment, ses menées sur les côtes de Guyenne échouent face à l'amiral de Guyenne, Louis de La Trémoille.

Ambitieux, turbulents, nombre de ces amiraux finissent mal : d'Annebault, principal ministre pendant la disgrâce de Montmorency, est disgracié par Henri II ; Coligny est destitué, en 1569, pour forfaiture, puis assassiné le jour de la Saint-Barthélemy ; son corps, défenestré, est exposé trois jours durant aux fureurs de la populace avant d'être mis au gibet de Montfaucon, et son effigie traînée au supplice, pour crime de lèse-majesté, sur ordre du parlement de Paris ; Chabot est emprisonné par François I<sup>er</sup> pour concussion ; sur ordre d'Henri IV, Gontaut-Biron est décapité à la hache dans la cour de la Bastille pour crime de lèse-majesté (1594). Parfois, cependant, le roi les réhabilite, tel Philippe de Chabot, mort le 1<sup>er</sup> juin 1543, peu après son procès (1542) et sa libération : François I<sup>er</sup> lui fit ériger un splendide tombeau, avec sa statue de marbre blanc, en l'église parisienne des Célestins, en la chapelle d'Orléans.

---

5 Perot Pons.

6 Odet d'Aydie.

Ces échecs successifs et ces dérapages permettent aux Amirautés « en titre de province » de perdurer : l'Amirauté de Guyenne est, par exemple, occupée de 1529 à 1532, par le roi de Navarre, Henri d'Albret, également titulaire de la charge de 1543 à 1556, par son gendre Antoine de Bourbon de 1556 à sa mort en 1563, par le fils de celui-ci, Henri de Navarre, de 1563 à 1589, jusqu'à ce qu'il devienne Henri IV ; celui-ci confie l'Amirauté de Guyenne à François de Coligny (1589/1591), fils du feu amiral, puis aux deux fils de François : Henri de Coligny (1591-1601) et Gaspard de Coligny (1601-1615). Ce n'est que le 23 décembre 1615 que l'Amirauté de Guyenne est réunie à celle de France. En Provence, l'amiral « ès-mers du Levant » résiste tout autant aux menées de l'amiral de France et une quinzaine de grands seigneurs se succèdent en la charge de 1481 à 1615 : Palamède de Forbin (1481), le duc de Longueville, François de Luxembourg, un Saint-Vallier, René, bâtard de Savoie (1514), oncle de François I<sup>er</sup>, son fils, Claude de Savoie (1520), son petit-fils, Honorat de Savoie (1566), le maréchal de Tavannes (1572), le maréchal de Retz (1573), le comte de La Baume-Suze (1578), Henri d'Angoulême (1579), bâtard d'Henri II, tué en duel, le duc d'Épernon (1586), le duc de La Valette (1586), le duc de Guise (1594), le prince de Joinville (1615). En Bretagne, quelques amiraux de France réussissent à s'imposer comme gouverneurs de la province, donc comme amiraux de Bretagne : Gravelle, en 1495-1496, Chabot, de 1526 à 1543, Claude d'Annebault, de 1543 à 1552, mais la fusion est ponctuelle : l'Amirauté de Bretagne demeure tout à fait indépendante de celle de France, et elle le reste encore très farouchement sous Louis XIV.

L'amiral de France du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup> a donc un pouvoir très limité, d'autant plus que sur les côtes de Normandie et de Picardie plusieurs juridictions limitent ses propres prérogatives : l'Échiquier de Normandie, futur parlement de Rouen ; l'archevêque de Rouen, seigneur de Dieppe ; le comte d'Eu ; les prévôts de Saint-Valéry-sur-Somme, Crotoy, Abbeville, Étapes, Boulogne ; l'abbé de Saint-Josse-sur-Mer.

## LE XVII<sup>e</sup> SIÈCLE

Le XVII<sup>e</sup> siècle est moins agité et plus centralisateur, même si l'amiral duc de Montmorency (1614-1626), successeur de son oncle le maréchal duc de Montmorency-Damville (1596-1614), est décapité lui aussi à Toulouse le 30 octobre 1632, sur ordre de Louis XIII, pour crime de lèse-majesté, parce qu'il

7 Voir Michel Vergé-Franceschi, « Les amiraux de France (1492-1592), treize terriens », dans *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, p. 177-191 ; *id.*, « Amiral de France », dans François Bluche (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1990, p. 68-69.

a soulevé le Languedoc contre le roi (juin-août), alors qu'il en était le gouverneur depuis la mort de son oncle<sup>8</sup>. Grand seigneur d'illustre maison, Montmorency était survivancier de ce vieil oncle depuis 1612 et, à partir de 1614, il avait perçu les 64 000 livres annuelles d'appointements affectés à sa charge. Vice-roi du Canada, lieutenant général de la Nouvelle-France (1620), Montmorency fut pourtant un bon amiral, protégeant notamment la pêche française (1622) en interdisant l'achat de poisson aux Hollandais et en protégeant aussi les salines françaises. Bon combattant sur mer, il a battu Rohan-Soubise sur l'eau, en 1625, avant de reprendre aux protestants révoltés les îles de Ré puis d'Oléron. Précurseur de Richelieu, il a aussi fait acheter des navires aux Hollandais (1625).

114

Mais, en règle générale, le début du XVII<sup>e</sup> siècle est surtout caractérisé par la concentration des pouvoirs sous l'autorité de l'amiral de France<sup>9</sup>, avec notamment la réunion des Amirautés de France et de Guyenne dès 1615<sup>10</sup>. Les pouvoirs de l'amiral, déjà édictés en 1582-1584, sont précisés par l'ordonnance de 1669, par celle de 1681, puis par la grande ordonnance de 1689 : défense des côtes, recensement des navires, gestion de la flotte royale, achats et constructions des navires, nomination de tout officier – c'est-à-dire de tout titulaire d'un office –, du moins jusqu'en 1669, date à laquelle la nomination de tous les personnels de la marine passe au roi. L'amiral, chef des armées navales, a la charge d'équiper, de radouber, de ravitailler tout navire armé par le roi. Il a pour marque de sa dignité deux ancres passées en sautoir derrière l'écu de ses armes. Il signe la totalité des textes relatifs à la marine : ordonnances, permissions de prendre la mer ou « congés », autorisations d'armer en guerre ou en course ; il règle les questions des bris et naufrages, commande les milices gardes-côtes, a pouvoir et juridiction sur tout ce qui regarde la marine par le biais de ses tribunaux, appelés « tables de marbre ». Surtout, l'amiral jouit d'immenses revenus : le dixième de toutes les prises, le tiers de tous les bris et épaves rejetés par la mer, outre de nombreux droits d'ancrage.

L'histoire de l'Amirauté de France au XVII<sup>e</sup> siècle est brève, car Richelieu fait supprimer la charge le 26 septembre 1626 au profit de la grande maîtrise et surintendance de la navigation et commerce de France que Louis XIII crée par édits de juillet, août et octobre 1626, et que le roi lui confie dès mars 1627, charge « sans gages ». En compensation, Montmorency reçoit du roi 1 200 000 livres le 20 novembre 1626, faveur qui fait croire à l'amiral du Levant, duc de Guise, qu'il peut tirer 900 000 livres de son Amirauté de Provence.

8 Voir Michel Vergé-Franceschi, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, Paris, SEDES, 1998, p. 285.

9 Voir Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Dictionnaire d'Histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, coll. « Bouquins », article « Amiral de France », etc.

10 M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne*, Paris, Librairie du recueil Sirey, 1938.

Erreur fatale ! Alors que la Grande maîtrise et surintendance de la navigation et commerce de France passe en 1642 à son neveu Maillé-Brézé (5 décembre 1642-14 juin 1646), à Anne d'Autriche (4 juillet 1646-12 mai 1650), à César de Vendôme (12 mai 1650-22 octobre 1665), au duc de Beaufort, son fils (22 octobre 1665-25 juin 1669), Guise fuit à l'étranger. Vrai marin, Maillé-Brézé meurt au combat, courant 1646, coupé en deux par un boulet de canon à Orbitello, dans les Maremmes de Toscane.

La création de cette charge s'est faite en plusieurs temps puisque Richelieu a dû successivement déposséder de leurs Amirautés les titulaires des Amirautés de Bretagne (César, duc de Vendôme), et de Provence (Charles, duc de Guise), celle de Guyenne étant déjà réunie à celle de France depuis 1613 (lettres enregistrées devant le parlement de Bordeaux en 1615). Ces dépossessions ont été opérées dans la douleur, au point que Guise, dépossédé par édit de juin 1629 – et qui a pourtant joué un rôle naval essentiel lors du siège de La Rochelle – résiste : il affirme avoir 15 000 hommes et 60 vaisseaux prêts à le soutenir ; Antibes, Berre, Martigues et Toulon lui sont fidèles ; il est même prêt à recevoir 2 500 hommes de Barcelone pour tenter de résister à Richelieu. Sa femme ne pouvant obtenir du roi les 900 000 livres escomptées de l'« Amirauté-ès-mers du Levant », il fait front face au roi ; mais, convoqué en Cour (juillet 1631), il prend peur, car le maréchal de Vitry marche sur la Provence, et Gondi, général des galères, se renforce à Marseille ; en août, Guise préfère fuir dans la péninsule Italienne, prétextant un pèlerinage, avant de mourir à Lorette – ou à Cuna – en 1640. Sa fuite permet à Richelieu de se faire reconnaître « amiral de Provence » dès le 18 janvier 1633, et d'étendre ses pouvoirs sur le pourtour méditerranéen. L'opération se poursuit en 1635, lorsque le cardinal ministre achète aux Gondi le généralat des galères et les îles d'Hyères<sup>11</sup>.

En Bretagne, Richelieu devient gouverneur de la province (1630), ce qui lui permet de régner en maître sur la totalité des côtes du royaume, pour le plus grand bien de celles-ci. En 1695, Louis XIV fait de son fils l'amiral de France, comte de Toulouse, le gouverneur de Bretagne afin qu'il y soit « l'amiral né » de la province.

## LE XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Le XVIII<sup>e</sup> siècle, dans ses structures, commence dès 1669 avec le rétablissement de l'Amirauté de France, confiée le 12 novembre au comte de Vermandois.

<sup>11</sup> Voir Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, port royal (1409-1789)*, Paris, Taillandier, 2002 ; *id.*, « Guise », *Dictionnaire d'histoire maritime, op. cit.*, t. 1, p. 712 ; *ibid.*, « Gondi », t. 1, p. 677-678.

Ce choix a été voulu par Colbert : Vermandois, né en 1667 à Saint-Germain-en-Laye, n'ayant alors que deux ans, ceci laissait la haute main sur les affaires navales et maritimes à Colbert, au pouvoir de 1661 à 1683. Le comte de Vermandois n'a fait qu'une campagne militaire, sur terre, et il est mort à seize ans, le 18 novembre 1683, d'une « indigestion d'eau-de-vie », car le jeune homme était un débauché ; homosexuel, il fut fouetté pour cela devant son père en 1682. Vermandois mourut sans avoir vu la mer.

Son successeur, Louis-Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse (1678-1737), a occupé l'Amirauté durant cinquante-quatre ans (1683-1737) ; il n'a fait que quatre campagnes navales en 1702-1706 : 1702, sur les côtes italiennes (Civita-Vecchia, Palerme, Messine) ; 1704, sur les côtes de Catalogne ; 1705, croisière sur les côtes de Provence, où il visite plusieurs ports dont Antibes ; 1706, dernière croisière au large de Barcelone. Il n'a pu reprendre le rocher de Gibraltar aux Anglais malgré la bataille de Velez-Malaga (24 août 1704)<sup>12</sup>. Gouverneur de Guyenne (1689-1695), duc et pair de Damville (1694), grand veneur de France (1714), déclaré « apte à succéder à la Couronne » (1714) malgré son illégitimité, « fait » quasi-prince du sang (23 mai 1715), chevalier de la Toison d'Or (1704), membre du conseil de Régence et chef du conseil de marine (1715), Toulouse fut toutefois bien instruit du fait de la marine par M. de Valincourt. Mais, opéré de la pierre dès 1707, il ne retourna jamais à la mer et se partagea alors entre Paris, Versailles et son château de Rambouillet.

Son fils Louis-Jean-Marie de Bourbon, duc de Penthièvre (Rambouillet 1725-château de Bizy à Vernon, 1793), lui, n'a jamais navigué. Survivancier de son père dès 1734, il a combattu à Fontenoy (1745) mais il a surtout été, en son château de Sceaux, un mécène protecteur des écrivains et des artistes. Gouverneur de Bretagne, il a peu fréquenté les ports, en dehors de sa visite du Havre, en 1749<sup>13</sup>, auprès de Louis XV et de Mme de Pompadour ; en 1754, son séjour à Toulon a été surtout caractérisé par les fabuleuses dépenses imposées au port pour pouvoir l'y loger avec sa suite en faisant communiquer l'hôtel de ville avec l'hôtel mitoyen du capitaine de vaisseau Trullet<sup>14</sup>. Il eut certes sa « clientèle » dans la marine, ses « créatures » devenant volontiers commandants des gardes du Pavillon amiral ou directeurs du Dépôt des cartes et plans. Charitable, il est mort dans son lit en son château normand de Bizy

12 Voir Michel Vergé-Franceschi (éd.), Édition critique des *Mémoires* de Philippe Le Valois, marquis de Villette-Mursay, sous le titre *Campagnes de mer sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 1991, p. 438-439.

13 Pour la relation de la visite du duc de Penthièvre au Havre, en 1749, voir Michel Vergé-Franceschi, *Les Élèves de l'École royale de marine du Havre*, Paris, 1980, thèse de 3<sup>e</sup> cycle, EHESS, 1980.

14 Mireille Forget, « Le séjour à Toulon de l'Amiral de France, duc de Penthièvre (1754) », t.a.p., *Bulletin de la Société des Amis du vieux Toulon*, 1974, 21 p.

le 4 mars 1793, peu après la suppression de l'Amirauté par la Révolution (loi du 15 mai 1791). À Sceaux le conseil général de la commune décida dès le 18 mars, à l'unanimité, de faire dire une messe en souvenir de ses « libéralités » et « pour le repos de l'âme de ce citoyen généralement regretté ». Elle eut lieu en présence de la garde nationale.

L'Amirauté de France fut rétablie dès le 6 mars 1792, par décret de l'Amirauté de France, et elle fut donnée au comte d'Estaing<sup>15</sup>, Auvergnat et franc-maçon, qui fut guillotiné le 28 avril 1794.

---

15 Voir Michel Vergé-Franceschi, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977 ; *id.*, *Les Officiers généraux de la marine royale*, thèse d'État, Paris, 1990, t. IV ; *ibid.*, *La Marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEDES, 1996.



ÉTUDE COMPARATIVE DES OFFICIERS GÉNÉRAUX  
AUX PROVINCES-UNIES, EN FRANCE ET EN ANGLETERRE  
À L'ÉPOQUE DE LOUIS XIV (1643-1715)<sup>1</sup>

*Roberto Barazzutti*

*Administrateur de la Société française d'histoire maritime*

L'histoire de la marine en Europe ne cesse de progresser depuis ces dernières décennies<sup>2</sup>. Toutefois, les comparaisons sont peu fréquentes<sup>3</sup>. À titre d'ébauche, le thème du présent colloque permet de présenter une étude comparative des officiers généraux en France, en Grande-Bretagne et aux Provinces-Unies. L'ampleur de cette recherche a nécessité de la limiter aux années 1643 à 1715, période de renforcement de la marine<sup>4</sup>, et d'en exclure, pour des raisons d'homogénéité, les officiers des galères<sup>5</sup> et les princes de sang ; à l'opposé, la recherche a été étendue aux commandants d'unités lorsqu'il existait des travaux

- 1 Je tiens à remercier pour l'aide qu'ils m'ont fournie mesdames Joke Korteweg, historienne néerlandaise, Jeannette Tigchelaar, responsable du musée maritime de Frise, madame Zecher, de l'US Navy Institute, Ron Brand, bibliothécaire au musée de la marine de Rotterdam, messieurs les professeurs J.R. Bruijn, A.P. van Vliet, N.A.M. Rodger, Bernard Capp, Patrick Villiers et Michel Vergé-Franceschi, ainsi que les chercheurs en histoire maritime Raynald Laprise et Jacques Gasser. Monsieur le recteur Jean Pierre Poussou a eu l'amabilité de corriger ce texte, ainsi que Monsieur Xavier Labat Saint Vincent. Une version allégée de cette communication a par ailleurs été présentée dans le cadre d'une journée de recherche au King's College de Londres à l'automne 2007 : je remercie également Alan James pour cette invitation. Le texte a été publié sur le site de la Société française d'histoire maritime <www.sfhm.asso.fr>.
- 2 Un résumé de cette évolution se retrouve dans les numéros de la *Chronique d'histoire maritime* de la SFHM des années 2003 et 2004, et plus récemment dans la *Revue d'histoire maritime*, n° double 10-11, juin 2010.
- 3 À l'exception du livre de Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge Press, 2000, p. 46-54.
- 4 À partir de 1621, l'Europe connaît près d'un siècle de guerres extérieures ou civiles. Au cours de cette période, la marine joue un rôle croissant et évolue vers une force armée professionnelle. Les différents traités signés entre 1713-1721 ont permis une relative période de paix de près de 20 ans, où la marine servit surtout d'arme de prestige, de lutte contre les « parasites du commerce » (piraterie) et d'expansion coloniale.
- 5 La France dispose à cette période d'un corps permanent jusqu'en 1748. L'Angleterre et les Provinces-Unies ont eu quelques unités servant comme galère au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'auteur de la présente étude mène par ailleurs des recherches sur le corps des officiers des galères au temps de Louis XIV pour un article non encore publié.

significatifs<sup>6</sup>. Une étude prosopographique permet<sup>7</sup> de définir plusieurs axes de recherches, notamment d'établir une typologie des officiers et de mettre en évidence les différences et les similitudes entre les diverses marines européennes considérées<sup>8</sup>.

- 6 N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the sea: A naval history of Britain*, t. 1, 660-1649, London, Harper et Collins Publication, 1997; *Id.*, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain*, t. 2, 1649-1815, London, Penguin Books, 2004; Bernard Capp, *Cromwell's Navy: The Fleet and the English Revolution 1648-1660*, Oxford, Clarendon Press, 1989; John Davies, *Gentlemen and Tarpaulins: The officers and men of the Restoration navy*, Oxford, Clarendon Press, 1991; Jaap Ruud Bruijn, *Varend Verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 1998; Luc Eekhout, *Het Admiraalenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1992; G.J.A Raven, « Blijven of weggaan? De Perspectieven voor marineofficieren tijdens de nadagen van de Republiek 1751-1795 », *Mededelingen Nederlandse Vereniging Zeegechiedenis*, n° 40-41, 1980, p. 23-50; Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg et Marie Christine Varachaud, « Qui étaient les capitaines du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, n° 582, 4<sup>e</sup> trimestre 1992, p. 311-338; Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la Marine royale*, thèse de doctorat d'État ès-lettres, Paris X-Nanterre, 1987, Paris, Librairie de l'Inde, 7 vol., 1990; *Id.*, *Mémoires du marquis de Villette-Mursay*, Paris, Tallandier, 1991; Marie-Hélène Peltier, *Les Officiers de Marine protestants et la révocation de l'Édit de Nantes 1669-1715*, thèse de l'École des chartes, Paris, 1997; Roberto Barazzutti, « Les officiers de la marine de guerre française au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle (1643-1669) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 39, 1-1999, p. 13-20. *Id.*, « Deux notices sur la famille du chef d'escadre Le Roy Du Mé d'Aplemont », *Bulletin de l'association généalogie histoire et Caraïbes*, n° 119, octobre 1999, p. 2653, et n° 124, mars 2000, p. 2802; Françoise Riou-Perennes, *Les Chevaliers de Malte dans la Marine royale sous l'Ancien Régime*, thèse, Université de Tours, 2004; *Id.*, « Les Chevaliers de Malte dans la marine de Richelieu : 1626-1642 », *Neptunia*, Paris, 1995, n° 197, p. 9-16; Ronald Prud'Homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot Biografie van Piet Hein*, Amsterdam, De Arbeiderspers, 2003; Jan Lucassen, « The International Maritime Labour Market (Sixteenth-Nineteenth Century) », dans Paul C. van Royen, Jaap R. Bruijn et Jan Lucassen (dir.), « Those Emblem's of hell ? European sailor and the maritime labour market 1570-1870 », *Research in Maritime History*, n° 13, St John's (Newfoundland), International Maritime Economic History Association, 1997, p. 11-23; Jaap R. Bruijn « Career Patterns », dans *Those Emblem's of hell ?*, *op. cit.*, p. 25-34; Karel Davids « Maritime Labour in the Netherlands 1570-1870 », dans *Those Emblem's of hell ?*, *op. cit.*, p. 41-71. Pour l'Espagne, David Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665 Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
- 7 Internet a été mis à contribution en appliquant la même grille critique que pour les autres types de sources. Une préférence a été accordée aux sites officiels (musée, sites d'institution sur l'histoire maritime, encyclopédie) et à ceux qui délivraient les sources de leurs informations. Quelques exemples de sites utilisés : <[www.oxforddnb.com](http://www.oxforddnb.com)>, <<http://anglo-dutch-wars.blogspot.com>>...
- 8 La taille du corpus est la suivante : 78 personnages pour la France, 67 pour la Grande-Bretagne et 92 pour les Provinces-Unies. Des raisons techniques concernant cette base de données (oublis, etc.) pourront modifier les chiffres de ce travail en cours, qui est d'autant plus difficile que certains officiers n'ont été identifiés que récemment. C'est le cas du chef d'escadre Montade : voir Claude Bouhier, « L'amiral du Montade, un homme de Mazarin méconnu (1610-1648) », *Revue historique des Armées*, n° 202, mars 1996, p. 3-11. Un second exemple en est le chef d'escadre Le Roy Du Mé d'Aplemont, que Borely fait prénommer Jacques, alors que dans son acte de décès de 1655 il est indiqué Nicolas ! Ont été exclus les officiers pour lesquels on ne dispose pas de commissions ou de preuves sérieuses de leurs nominations comme chef d'escadre, tels Théodore Bochart du Menillet ou le chevalier Mathieu de Molé. Une controverse concernant le nom de famille de De Ruyter a éclaté en mars 2007 entre l'historien Ivo van Loo, spécialiste de la guerre de course zélandaise lors de la guerre de 80 ans, et Ronald Prud'Homme van Reine, historien maritime. Voir

Parmi les différentes approches possibles, l'étude démographique a semblé la plus judicieuse pour aborder ce groupe de marins. Dans son étude sur les officiers généraux sous Louis XV, Michel Vergé-Franceschi avait trouvé comme formule pour les qualifier de « Gêrontes à la mer » ; en effet, son étude montre un âge moyen au décès de 74 ans et demi<sup>9</sup>. Au cours du XVII<sup>e</sup> siècle, cette moyenne d'âge se situe autour de 55-60 ans pour progressivement augmenter, et ce quel que soit le pays. La faible moyenne constatée pour la période 1640-1678 s'explique notamment par la dureté des combats lors des trois guerres anglo-néerlandaises au cours desquelles de nombreux officiers généraux ont payé de leur personne : ainsi, les pertes néerlandaises s'élèvent à au moins trois officiers généraux entre 1652-1654 soit autant que lors de la bataille contre les Suédois du Sund en 1658, six au cours de la période 1665-1666, et neuf entre 1672 et 1678 ; du côté anglais, on en dénombre deux pour 1652-1654, trois entre 1665 et 1667 et quatre pour 1672-1674.

D'autres facteurs de mortalité, liés aux conditions et à l'exercice du métier, influent sur cette espérance de vie. Les naufrages sont à l'origine du décès des officiers généraux anglais Wheeler<sup>10</sup>, Dilkes et Shovell, en 1694 et en 1707<sup>11</sup>. Les affections de santé sont une cause de mortalité plus fréquente. Lors des expéditions dans des mers lointaines, les fièvres et autres maladies tropicales (malaria, typhoïde) frappent des flottes entières comme celle envoyée en 1697 par les Anglais à la poursuite de Du Casse<sup>12</sup> et Pointis<sup>13</sup>. Du côté français, lors d'une escale à Lagos, Pierre Certaines de Fricambault meurt du typhus, à bord de son navire, le 4 juin 1666. Toutefois, les affections mortelles sont plus en

<[www.deruyter.org/Diversen\\_link\\_de%20Ruyter%20of%20Trouwhand.html](http://www.deruyter.org/Diversen_link_de%20Ruyter%20of%20Trouwhand.html)> ainsi que <[www.geschiedenis.nl/index.php?go=home.showBericht&bericht\\_id=2366](http://www.geschiedenis.nl/index.php?go=home.showBericht&bericht_id=2366)>.

- 9 Michel Vergé-Franceschi, « Les gêrontes à la mer », dans Christian Buchet (dir.), *L'Homme, la santé et la mer*, actes du colloque International de 1995 tenu à l'Institut catholique de Paris, Paris, Honoré Champion, 1996, p. 253-269 et tableaux 1-3.
- 10 Wheeler avait pour mission officielle d'escorter une flotte de marchands vers Smyrne, mais, aussi une autre secrète qui consistait à apporter une somme de près de 10 tonnes d'or et de près de 100 d'argent auprès du prince de Savoie pour qu'il se rallie au camp anglais, mais son navire, le *Sussex*, coula le 19 février 1694. Les fouilles menées par une entreprise américaine sur le site sont l'objet de litiges entre les gouvernements espagnols, anglais et américains, sachant que le butin est estimé à près de £279 millions.
- 11 Quand à Tourville, il en réchappe par deux fois : voir Daniel Dessert, *Tourville*, Paris, Fayard, 2002, p. 97.
- 12 Philippe Hrodej, *L'Amiral Du Casse, l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Paris, Librairie de l'Inde, 1999.
- 13 Nevill se retrouva comme seul officier chargé de ramener l'escadre, mais il mourut dans l'année : voir Jean-Yves Nerzic et Christian Buchet, *Marins et Flibustiers du Roi-Soleil Carthagène 1697*, Aspet, PyrÉGraph, 2002, p. 210 ; Christian Buchet, « Quantification des pertes dans l'espace Caraïbe et retombées stratégiques », dans *L'Homme, la santé et la mer*, op. cit., p. 177-221.

relation avec le mode de vie : de nombreux officiers souffrent de la goutte ou de la gravelle. Ainsi, Mathurin Gabaret meurt en 1671 lors de son voyage pour prendre les eaux dans les Pyrénées pour soigner sa goutte<sup>14</sup> ! Langeron, connu pour son penchant pour le vin, meurt d'apoplexie « sans être gros ni vieux » (Saint-Simon)<sup>15</sup>.

En dépit de ces risques et de ces maladies, les officiers généraux vivent longtemps, si l'on se réfère aux données sur les sociétés de cette époque<sup>16</sup>. Diverses façons s'offrent pour l'observer. Une comparaison avec d'autres groupes sociaux identiques, ou proches – comme les officiers généraux de l'armée –, est judicieuse. Malheureusement, comme il n'existe que les travaux d'André Corvisier pour la période concernée, elle ne peut être menée que pour la France<sup>17</sup>. L'analyse est plus pertinente si l'on compare ces données à celles d'autres groupes du milieu maritime, notamment aux capitaines de vaisseau ou aux marins. Alain Cabantous indique que, pour la région de Dunkerque, la moyenne d'âge au décès des marins et matelots se situe, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, à 35 ans<sup>18</sup>, mais elle est de 46 ans pour les capitaines anglais et de 55 ans pour les français entre 1643-1669. Plusieurs raisons peuvent expliquer cet écart : la prise de risque dans un combat, la sous-représentation quantitative vis-à-vis des capitaines et autres officiers, mais aussi l'alimentation et les conditions de vie. Cette mortalité maritime révèle pourtant une surprise géographique : les ports et les lieux en mers constituent normalement l'essentiel des lieux de décès, mais, pour les officiers anglais et français, il n'est pas rare de voir apparaître des villes de l'intérieur, ou la capitale, alors que ce fait reste exceptionnel pour les Néerlandais<sup>19</sup>.

122

14 Dr Adams Bruce, B.-M. Sebastian et J. Carter, « Honoring the Admiral: Boerhaave-van Wassenauer's syndrome », *The International Society for Diseases of the Esophagus*, Journal n° 19, 2006, p. 146-151 ; Roberto Barazzutti, « Les Gabaret : trois générations d'officiers de la marine de Louis XIII à Louis XIV », dans *Pièces et notices pour servir à l'histoire d'Angoulins-sur-Mer*, n° 3, 3<sup>e</sup> trimestre 2007, p. 9-21.

15 Saint Simon (duc de), *Mémoires*, t. VIII, p.412.

16 Malgré les décès dus aux suites de couches, certaines épouses vivaient plus longtemps que leurs maris. Du côté anglais, on dénombre 22 cas où la femme décède après son mari contre 16 dans le cas inverse. La durée de vie moyenne est de 66 ans pour les 11 personnes pour lesquelles les informations existent.

17 André Corvisier, « Les généraux de Louis XIV et leur origine sociale », *XVII<sup>e</sup> siècle*, 1959, p. 23-53, reproduit dans le livre *Les Hommes, la guerre et la mort*, Paris, Economica, 1985, p. 145-175 ; H.L. Zwitser, *De Militie van de staat. Het Leger van de Republiek der Verenigden Nederlanden*, Amsterdam, Van Soeren & Co, 1991, p. 107-134 concerne, globalement, la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

18 Cette moyenne au décès est de 42 ans pour ceux vivant des métiers de la terre, 45 ans pour les journaliers, 56 ans pour les négociants et 66 pour les rentiers : voir Alain Cabantous, *Dix Mille Marins face à l'Océan*, Paris, Publisud, 1991, p. 267-289.

19 Les lieux de décès des capitaines de vaisseaux et de galères des années 1643-1669 les plus fréquemment cités sont d'abord les ports, puis les villes de l'intérieur – Paris notamment – et enfin les lieux de batailles, suivis des colonies et en mer : voir Roberto Barazzutti, *Les Officiers*

La mer façonne diversement la vie de famille des acteurs. Les travaux d'Alain Cabantous et de Gregory Boyer, entre autres, ont souligné ce point pour ceux qui vivent des métiers de la mer : la structure démographique et familiale ferait d'eux des gens à part. En ce domaine, les officiers généraux constituent-ils un groupe particulier ? Pour tenter de répondre à cette question, il faut pouvoir disposer de séries d'informations quantitativement et qualitativement nombreuses. Or, celles concernant la vie de famille des officiers sont rarement complètes parmi les sources utilisées. Néanmoins, malgré cette lacune, le constat est que l'officier général, et ce quel que soit son pays, se démarque peu.

Prenons, par exemple, la structure familiale. Le tableau 5 montre que la majorité des officiers se sont mariés<sup>20</sup>. Le nombre plus grand de célibataires parmi les officiers français est à mettre en relation avec la présence importante de membres de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem, plus communément appelé chevaliers de Malte. Quelques officiers généraux ont convolé plusieurs fois : par exemple, neuf officiers anglais ont eu plusieurs épouses – deux femmes pour Thomas Allin, John Narborough, John Norris, Edward Spragge et Arthur Herbert, trois pour George Rooke –. Il en est de même du côté néerlandais avec Martin Tromp et Michiel de Ruyter, les deux grands héros de l'époque, qui se marient chacun trois fois, et quatre fois pour Witte de With<sup>21</sup>. Certains ont eu une maîtresse – les Anglais Edward Spragge, Peregrine Osborne, Henry Killigrew, et le Français Job Forant, par exemple –, ou ont été considérés comme des hommes galants. Ce fut le cas de René Duguay-Trouin, mais aussi de Tourville<sup>22</sup>. Ce dernier fait partie des rares officiers dont le ménage malheureux se termina, en 1697, par une séparation (un seul cas du côté anglais). Tout en étant dans les normes de la société pour leur situation familiale, les officiers se distinguent quant à l'âge au mariage, globalement tardif chez les hommes mais dans la moyenne pour les femmes. Le mariage n'est pas un acte comme

*supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de Maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995.

- 20 Le niveau de l'âge au mariage des officiers anglais correspond à celui constaté pour la population masculine de ce pays, soit 27/28 ans ; mais, globalement, ils se marient avec des femmes plus jeunes que la moyenne des épouses du reste de la société, soit 25-27 ans : voir Barry Coward, *The Stuart Age England 1603-1714*, London, Longmann Press, 2003. Pour la population française, l'âge au premier mariage des femmes est de 24,5 ans, et celui des hommes de 27 ans : voir Michel Nassiet, *La France dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle 1661-1715*, Paris, Belin, 1997, p. 50-54. Pour une vue globale, Jean-Pierre Bardet et Jacques Dupaquier (dir.), *Histoire des populations de l'Europe*, Paris, Fayard, 1997, notamment le premier volume.
- 21 Voir la dernière biographie de ce personnage par Anne Doedens, *Witte de With 1599-1658 Werelwijde strijd op zee in de Gouden Eeuw*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2008.
- 22 Michel Vergé-Franceschi, « Les officiers généraux 1669-1774 », *Revue historique*, n° 564, 1987, p. 335-360, ainsi que « Les officiers généraux de 1715 », *Revue historique*, n° 553, mars 1985, p. 131-157, et Daniel Dessert, *Tourville, op. cit.*, p. 316-326.

les autres : l'étude du milieu social de l'épouse ou du montant de la dot<sup>23</sup> révèle l'existence, dans plusieurs cas, d'une stratégie familiale commune à cette époque<sup>24</sup> : pour les maris officiers de marine, comme pour les autres, le choix de la conjointe constitue un point capital dans la carrière.

Le rôle des mères et des épouses mériterait à lui seul une étude<sup>25</sup>. C'est manifeste dans le cas néerlandais : les mères et épouses d'officiers et de marins néerlandais jouent dans ce pays un rôle capital de par leur statut juridique et du fait du système d'approvisionnement des navires et de l'emploi de leurs maris et fils. Les archives notariées contiennent de nombreuses quittances et d'actes de fondée de pouvoir laissés par des marins et des officiers<sup>26</sup> pour, entre autres, leur donner pouvoir pour ester en justice, et surtout pour mener des démarches « commerciales » en sollicitant les fournisseurs, en réglant les sommes dues et en allant devant les Amirautés réclamer les salaires non payés !

124

La taille du ménage était assez petite pour l'époque : les femmes des officiers généraux ont à peine deux enfants et demi, mais en réalité ce chiffre cache des distorsions<sup>27</sup>. Ainsi, parmi les couples anglais et néerlandais, il y a quasiment autant de mariages sans descendance que de mariage avec plus de 10 enfants<sup>28</sup> ! Par ailleurs très peu d'enfants adultérins sont avérés<sup>29</sup>. Dans le camp anglais, cela se retrouve dans trois cas : Thomas Allin – bien qu'il soit marié ! –, George Churchill et Robert Holmes<sup>30</sup> ; de même, chez les Français, mais aucun du côté néerlandais ! L'influence de la mer sur la vie de famille pourrait se mesurer, par ailleurs, en

23 La dot varie de 24 à 42 000 livres tournois parmi les officiers français de la période 1643-1669, mais, elle peut atteindre 350 000 pour Tourville, ou 750 000 pour le marquis de Grancey.

24 Parmi les officiers néerlandais, ceux-ci se marient avec la fille d'un capitaine ou d'un marchand, mais ils recherchent l'ascension sociale par un mariage avec une fille d'un régent, d'un conseiller, ou d'un maire.

25 Danielle Van den Heuvel, « Getrouwd met Jan Compagnie. Oost-Indievaarders en hun echtgenotes in Enkhuizen en omgeving (1700-1750) », *Tijdschrift voor zeeschiedenis*, n° 23, 2004-1, p. 30-42 ; Annette De Wit, « Zeemansvrouwen aan het werk. De arbeidsmarktpositie van vrouwen in Maassluis, Schiedam en Ter Heijde (1600-1700) », *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis*, n° 3, 2005-2, p. 60-80.

26 Cette source a permis de reconstituer une partie de la carrière de deux officiers français aux Provinces-Unies, Jacques et Job Forant : voir Roberto Barazzutti, « Job Forant : quelques précisions sur un marin méconnu ! », *Chronique d'histoire maritime*, n° 57-58, mars 2005, p. 15-24.

27 Plus précisément 2,3 du côté anglais, et 2,4 du côté français. La moyenne dans la société française est de 4,7 enfants par femmes : Michel Nassiet, *La France, op. cit.*, p. 50-54.

28 Deux mariages néerlandais et quatre anglais n'ont pas eu de descendance, alors qu'au moins deux mariages néerlandais – Cornelis Evertzen, né en 1610, et Martin Tromp –, ainsi que trois unions anglaises, se terminent avec plus de 10 enfants chacun.

29 Il est difficile de trouver dans la masse des archives une reconnaissance ou une rumeur qui indique la filiation entre un enfant naturel et un officier présumé. Dans le cas des officiers français, il existerait une particularité : au cours de la période 1643-1669, tous les chevaliers de Saint Jean de Jérusalem n'ont pas respecté le vœu de chasteté. Sur les 4 officiers ayant des enfants illégitimes durant cette période, tous sont des membres de cet ordre de chevalerie.

30 Richard Ollard, *Man of War, Sir Robert Holmes and the Restoration Navy*, London, Phoenix Press, 2001, première édition 1969.

étudiant les dates de naissance des enfants, mais ici aussi la prudence reste de mise. Pour quelques couples, la similitude entre le moment de la conception, la veille d'un embarquement et la durée de la campagne est flagrante, mais elle ne l'est pas statistiquement à ce jour<sup>31</sup>, faute de données réellement fiables.

En dépit de quelques différences, les officiers généraux restent donc fidèles aux structures et hiérarchies constitutives de la société de leurs temps. D'où quelques réflexions qui nous amènent à nous pencher sur leur origine aussi bien sociale que géographique.

#### Mythes et réalités sur le statut social et les origines de l'officier : la mer comme vecteur ou facteur d'ascension sociale ?

Du fait de l'influence des idéologies politiques parmi les divers courants de la recherche historique, la recherche française s'est longtemps focalisée sur les classes sociales des officiers. Le thème couramment développé a été la confrontation entre officiers bleus (nobles) et officiers rouges (roturiers). En Angleterre, une démarche quasi identique a existé, avec l'accent mis sur l'opposition entre *gentlemen* et *tarpaulin* (littéralement toile goudronnée), c'est-à-dire entre les gens bien nés et les autres, plus humbles, qui ont fait leur début de carrière dans la marine marchande<sup>32</sup>. Cette problématique est inexistante aux Pays-Bas où les rivalités entre officiers étaient surtout économiques et politiques. Il est effectivement important de s'interroger sur la part des nobles parmi les officiers de marine. Le constat est celui d'un mouvement, pas forcément continu, mais quasi simultané « d'aristocratisation » du corps des officiers qui atteint son maximum au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette volonté manifeste d'anoblissement de la marine<sup>33</sup> est claire en France<sup>34</sup> ; au contraire, en Angleterre ainsi qu'aux Pays-Bas, il n'existait pas de réelle distanciation concernant la vie maritime entre la noblesse et le reste de la population<sup>35</sup>. Dans ces deux pays, depuis les

31 Ainsi, les deux filles de Cloudisley Shovell ont été conçues en début d'année, période durant laquelle les préparatifs pour la prochaine campagne sont en cours : voir Simon Harris, *Sir Cloudesley Shovell. Stuart Admiral*, Kent, Spellmount, 2001.

32 John Davies, *Gentlemen and Tarpaulins*, *op. cit.*, p. 16-66.

33 Ainsi, en 1669, près de 40 % des capitaines de vaisseau sont des roturiers, mais en 1715 ils ne sont plus que 30 %, et même 25 % pour 1679-1688 : voir Michel Vergé-Franceschi, Marie-Christine Varachaud et André Zysberg, « Qui étaient les capitaines... », *art. cit.*, p. 323.

34 Voir le tableau 6.

35 Numériquement, la noblesse anglaise ou néerlandaise compte moins dans la société qu'en France. Sur la noblesse néerlandaise, voir Karel Bruin, « Adelsbeleid in Nederland. Notities bij recente ontwikkelingen », *Amsterdamse Sociologisch Tijdschrift*, n° 18, 1992, p. 119-133 ; Jaap Dronkers, « La noblesse néerlandaise a-t-elle conservé son importance sociale au cours du XX<sup>e</sup> siècle ? », discours présenté en français dans le cadre du séminaire « Réseaux familiaux et parenté dans les sociétés traditionnelles et contemporaines » du Centre Roland Mousnier, université Paris-Sorbonne, le 3 mai 2002. Cette communication a été publiée en anglais sous le titre, « Has the Dutch nobility retained its social Relevance during the 20<sup>th</sup> Century ? », *European Sociological Review*, n° 19, 2003, p. 81-96.

années 1570 la noblesse ne refuse pas de participer aux activités maritimes commerciales et guerrières<sup>36</sup>, alors qu'en France elle craint de déroger, malgré les lois prises en ce sens depuis Louis XIII<sup>37</sup>. Néanmoins, aux Provinces-Unies les passerelles entre les groupes sociaux tendent à se réduire à partir des années 1660 et, vers 1680, le corps des officiers dans son ensemble se ferme à ceux dont les origines sont plus humbles. En Hollande, dans l'Amirauté d'Amsterdam, à partir de 1708, les emplois de capitaine de vaisseau sont monopolisés par les fils de régents, et plus aucun fils d'un patron de navire marchand n'est capitaine.

En Angleterre, la situation diffère quelque peu. Les officiers généraux nobles ne sont que 10 sur les 52 cas recensés. « La confrontation » entre officiers *gentlemen* et *tarpaulins* résulte de l'histoire sociale et civile anglaise. Jusqu'en 1642, la couronne avait nommé beaucoup de lieutenants et de capitaines qui avaient une origine sociale aristocratique, ou qui provenaient de la *gentry*. Ces officiers, fortement qualifiés, subirent la purge infligée à partir de cette date par le Parlement. Ils furent remplacés par d'autres, provenant de la marine marchande. Avec la Restauration, en 1660, Charles II tenta d'intégrer les deux composantes. Les officiers nommés pendant l'Interrègne (1642-1660), qui servirent après 1660, étaient hétérogènes socialement. Certains provenaient des mêmes milieux sociaux que les officiers royalistes, comme Edward Mountagu (ancienne noblesse), ou George Ayscue (anobli en 1641). La majorité avaient un passé maritime : Richard Haddock était issu d'une famille qui naviguait depuis le XIV<sup>e</sup> siècle. D'autres provenaient du milieu marchand et détenaient des parts dans des navires ou des fonctions dans des ports. Les officiers *tarpaulins* qui prirent leur commandement après 1660, étaient moins originaires de ce milieu marin marchand du fait de la moindre utilisation dans la flotte de guerre de navires marchands. Ils étaient issus des côtes orientales, comme l'East Anglia : il faut y voir l'influence de la guerre anglo-néerlandaise mais aussi de l'attraction de Londres. Certains étaient propriétaires, mais les plus pauvres n'avaient pour ressources que leur poste dans la Navy. Socialement, les officiers royalistes ayant une expérience maritime, qui entrèrent après 1660, n'avaient que peu d'indifférenciation avec des officiers de l'Interrègne et des *tarpaulins*<sup>38</sup>.

36 Parmi les capitaines des gueux de mers dans les années 1570 plus d'un quart sont d'origines nobles !

37 La Reine Anne d'Autriche est Grand Maître de la Navigation et du commerce de 1646 à 1650. Il ne faut pas oublier la nomination du duc de Vendôme et de son fils le duc de Beaufort, qui sont des Grands, à cette charge, ainsi que des bâtards du roi Louis XIV comme amiral. En Angleterre, l'exemple le plus célèbre de Grand nommé à la tête de la marine est celui du prince Rupert, sans oublier aussi le duc d'York, futur roi d'Angleterre.

38 Voir John Davies, *Gentlemen and Tarpaulins*, *op. cit.*, p. 16-66, ainsi que les travaux de Norbert Elias, et leurs commentaires, notamment par René Moelker, « Elias, Maritime Supremacy and the Naval Profession. On Elias Unpublished Studies in the Genesis of the Naval Profession », *British Journal of Sociology*, n° 54, p. 373-390 ; un excellent résumé est

Cela ne mit pas fin à une certaine animosité entre gens bien nés et ceux venant d'autres classes, laissant intact le prestige de la noblesse. Cette dispute n'était pas nécessairement que sociale, elle était aussi politique, voire humaine, car il existait une compétition pour les places. Ainsi, après 1660, les officiers dits *tarpaulins* n'obtenaient leur premier commandement qu'à un âge moyen de 39 ans, contre 25 ans pour les *gentlemen*<sup>39</sup>.

La place de la noblesse dans la marine militaire s'explique par la conception qu'étant une « caste » guerrière, elle est seule à même de mener le combat, de conduire les actions et de mener des opérations diplomatiques. L'armée est le corps de prédilection, mais les relations entre celle-ci et la marine sont plus fréquentes qu'on ne le croit. Cela se traduit par le transfert de généraux de l'armée de terre vers la marine, comme les Wassenauer<sup>40</sup> ou van Ghent, qui est le colonel des « mariniers », l'infanterie de marine néerlandaise. L'inverse existe aussi : lors de la Fronde, Guillaume d'Alméras quitte la marine et sert dans la cavalerie comme maître de camp. Thomas Butler est lieutenant général de cavalerie en 1665 ; quant à George Legge, il est général d'artillerie dans les Flandres en 1678. De similitudes tactiques existent entre les deux entités, notamment la division de la flotte en trois – aile gauche, centre et aile droite – rejoint celle de l'armée : avant-garde, corps de bataille et réserve, et il existe des équivalences en France, comme le souligne l'ordonnance du 10 novembre 1697 :

Grade de l'armée terre	Grade de la marine
Lieutenant général	Lieutenant général des vaisseaux et lieutenant général des galères
Maréchal de camp	Chef d'escadre de vaisseau et chef d'escadre de galères
Colonel d'infanterie	Capitaine de vaisseau et capitaine de galère
Lieutenant colonel d'infanterie	Capitaine-lieutenant de galère, capitaine de galiote et capitaine de frégate
Capitaine d'infanterie	Lieutenant de vaisseau et lieutenant de galère

Par ailleurs, dans bien des cas, des officiers de marine n'hésitèrent pas à se mettre à la tête de troupes ou de marins, dans un combat d'infanterie, ou lors d'un débarquement : par exemple, lors de la campagne sur les côtes italiennes en 1647, ou lors de l'expédition contre Djidjelli (Gigery) en 1664<sup>41</sup>.

fourni par N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea, op. cit.*, p. 50-64 et 112-135. Depuis cette date, il est paru un livre regroupant les études sur l'œuvre de Norbert Elias par René Moelker et Stephen Mennell, intitulé *The Genesis of the Naval Profession*, Dublin, University College Dublin Press, 2007.

39 John Davies, *Pepys's Navy, Ship, Men en Warfare 1649-1689*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008.

40 Ce fait se traduit par ailleurs par une certaine similarité dans les grades. Ainsi, en Angleterre, sous Cromwell, les flottes sont dirigées par des « *General at Sea* » ; ce sont Blake, Popham, Penn, Deane et Montagu.

41 Sur les relations entre la marine et l'armée de terre en France, voir l'article d'André Corvisier, « Quelques réflexions sur les relations entre l'armée et la marine », dans M. Acerra, J.-P. Poussou, M. Vergé-Franceschi et A Zysberg (dir.), *État, marine et société*, Paris, PUPS, 1995, p. 123-134.

Il est difficile de séparer ce point du facteur principal qui est le préjugé social en faveur de la noblesse et de son don de commandement<sup>42</sup>. Dans une lettre de 1662, le duc de Beaufort écrit : « Ce qui est bien nécessaire à la marine est d'y faire entrer des gens de qualité qui ayent du bien. Cela pare bien la marchandise et avec l'expérience de bons lieutenants, le service s'en fait mieux »<sup>43</sup>. Toutefois cette noblesse n'est pas uniforme : il y a l'ancienne – celle avant le xv<sup>e</sup> siècle –, la récente – xvi<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècles – et celle encore plus récente concernant ceux qui sont nés roturiers et qui ont été anoblis<sup>44</sup>. Ce dernier point, trop souvent oublié, mérite d'être signalé : la mer permet de changer de statut, elle est vecteur d'ascension sociale. Plusieurs officiers généraux ont été anoblis en Angleterre et en France – mais aucun aux Pays-Bas<sup>45</sup> –, pour des raisons politiques (soutien au parti royaliste en Angleterre, comme Allin), ou pour récompenser la bravoure lors d'une bataille ou campagne (Shovell, Narborough<sup>46</sup>, Job Forant, Jean Bart, René Duguay-Trouin). L'année 1704 constitue un record en Angleterre avec 5 officiers de marine faits chevaliers : George Byngs, Thomas Dilkes, James Wishart, John Jennings et John Leake.

Cette possibilité de reconnaissance sociale peut être le résultat d'une somme de services rendus à l'État non pas par un seul officier, mais par sa famille entière, et ce sur plusieurs générations. Dans chaque pays, il existe des familles qui ont généré des lignées directes de marins : Evertzen – 9 officiers dont 7 deviennent officiers généraux<sup>47</sup> –, Banckert – 11 officiers dont 9 capitaines<sup>48</sup> –, ou Van Nes – 8 capitaines –, aux Provinces-Unies ; Duquesne, Forant, Valbelle en France. Pour l'Angleterre, ce ne sont que les familles Wager et Norris, mais, en réalité, il en existe beaucoup plus si l'on tient compte des cousins et autres alliés familiaux. Certaines de ces lignées ont commencé à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle

42 Voir l'ouvrage d'Hervé Drevillon, *L'Impôt du Sang. Le Métier des armes sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 2005.

43 Dans une autre lettre de la même année, il dit à propos du choix de Massé et de Gombault comme capitaines : « Enfin, Monsieur, étant tout deux de très basses naissances, ils ne peuvent pas soutenir le poids de leurs charges ». Dès le 2 mars 1666, Colbert désire des capitaines issus de bonnes familles. Le 29 juillet 1669, il s'accroche plus que jamais à cette idée. Il faut, pense-t-il, « élever des jeunes gens de bonne famille dans les emplois de la marine ».

44 Voir ci-dessous le tableau 6 ; voir aussi les nombreuses enquêtes de maintien dans la noblesse des années 1660. Ainsi, à titre d'exemple, un arrêt du conseil du roi du 16 mai 1669 maintient en leur qualité de noble et d'écuyer, Hector des Ardents, seigneur de Frontenac, chef d'escadre des armées navales de Sa Majesté, Edme des Ardents, sieur de Gumery, et dame Trémolet, veuve de Charles des Ardents.

45 Certains sont anoblis par des puissances étrangères : en 1660, de Ruyter est fait noble par le roi du Danemark. Il sera, ainsi que Martin Tromp, fait chevalier de l'ordre de Saint-Michel.

46 33 officiers généraux anglais sur 52 ont été anoblis ou faits chevaliers au cours de la période.

47 Doeke Roos, *Twee Eeuwen varen en vechten 1550-1750. Het Admiralengeslacht Evertsen*, Vlissingen, ADZ, 2003.

48 G.J.A. Raven, « De Banckerts », *Marineblad*, 1982, p. 518-526.

ou au début du XVII<sup>e</sup> siècle – Evertzen, Ruyter<sup>49</sup>, Tromp<sup>50</sup>, Banckert pour les Provinces-Unies –, d'autres sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV – Duquesne, Forant, Beaulieu, Gabaret –. Toutefois, à l'aune des informations généalogiques, il semble que ces gens constituent une minorité si l'on prend l'ensemble du corps des officiers, et encore moins si l'on s'en tient aux officiers généraux. L'Angleterre constitue un cas à part.

La méthode personnelle, que j'ai intitulée « de l'étoile », m'a permis d'illustrer cela d'un point de vue statistique ; elle consiste à répertorier les fonctions exercées par les pères, frères et enfants des officiers. Elle n'existe pour l'heure que pour les officiers français qui ont atteint au moins le grade de capitaine de vaisseau ou de galère entre 1643 et 1669<sup>51</sup>. Du côté des Néerlandais et des Anglais, une diversification prononcée existe concernant les fonctions et métiers exercés par les pères : pasteur (le père de John Berry est vicaire, celui de James Wishart est un révérend), juge ou personnel de justice (John Kempthorne est fils d'un *attorney* tout comme Arthur Herbert et Edward Popham), tanneur (John Benbow), brasseur (van Almonde ou De Ruyter, mais leurs pères sont aussi apothicaire et marin), meunier (Tjerk Hiddes de Vries), imprimeur (Elsevier), marchand de bois (van Callenburgh), cordonnier (Myngs), avec une présence toutefois prééminente de fils de marchands – cinq cas pour les officiers anglais –, de marins ou de militaires – treize cas parmi les officiers anglais, comme John Leake, fils d'un maître canonier. Signalons, du côté français, que le père d'André Nesmond fut président au mortier au Parlement de Bordeaux, que celui d'Alain Emmanuel de Coetlogon était conseiller du Roi au Parlement de Bretagne<sup>52</sup>, tandis qu'Élisée Court de la Bruyère était le fils d'un avocat. Les cas où le père des officiers généraux français exerçait une fonction militaire ou maritime, sont majoritaires. Citons, à titre d'exemple, les frères Certaines, ou bien le marquis Joseph Andrault de Langeron<sup>53</sup>.

49 Ronald Prud'Homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter*, Amsterdam, De Arbeiderspers, 1996.

50 Ronald Prud'Homme van Reine, *Schittering en Schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp*, Amsterdam, De Arbeiderspers, 2001.

51 Voir plus loin le tableau 7. Les résultats de cette méthode dépendent des données existant dans les sources sur les origines familiales, celles sur les officiers nobles ou anoblis étant plus nombreuses que pour les officiers restés roturiers. Ce travail, inexistant pour les officiers généraux étrangers, est rendu difficile par l'absence d'informations de cette nature. Dans le cas des officiers généraux anglais, la fonction du père n'est connue que dans 32 cas sur 67.

52 Michel Vergé-Franceschi, « Les Nesmond, une dynastie bordelaise d'officiers des vaisseaux », dans Silvia Marzagalli (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2002, p. 15-28.

53 Jacques de Certaines, « Les Certaines-Fricambault, huit officiers de marine dans l'Ordre de Malte, la Marine royale et la guerre de course entre 1632 et 1704 », dans *Nivernais et Marines*, actes du colloque du 23-24 octobre 2009, Guérisny, Les Amis du Vieux Guérisny et le Centre d'études de la métallurgie nivernaise, 2010, p. 81-86 ; Michel Vergé-Franceschi, « Le comte de Langeron (1649-1711), gouverneur du Grand Canal de Versailles », dans *Nivernais et Marines*, op. cit., p. 87-97.

Les lignées d'officiers de marine relèvent de différents facteurs endogènes et exogènes à la famille. Exogène, et non des moindres, la volonté des gouvernements de créer une marine, et de maintenir celle-ci comme une force permanente. Elle est à l'origine de la constitution au cours de la période 1620-1670 d'un corps permanent d'officiers rémunérés. Endogène, la volonté familiale mêlant relation et nécessité, mais cela n'est pas sans risque. Ayant atteint son but, une famille peut décider de se détourner de son milieu d'origine, et chercher à exercer des métiers plus en adéquation avec son nouveau statut. Dans la société française d'Ancien Régime, avec le temps, une famille anoblée s'oriente vers les métiers propres à la noblesse. C'est un fait qui touche les familles qui ont donné des officiers de marine. Cette stratégie se concrétise par une diversification des fonctions et des métiers des enfants, ainsi que des alliances. L'autre facteur est à mettre en relation avec la faiblesse de la natalité : une lignée peut se terminer faute de descendance masculine, ou de la mort prématuré d'un mâle : c'est le cas des familles Evertsen et Ruyter en ligne directe. À l'inverse, une lignée a la possibilité de se perpétuer par des branches collatérales : cousins éloignés, famille par alliance... L'exemple le plus manifeste est celui de Thomas Allin : il fait entrer dans la Navy des membres des familles Ashby, Utbers, Leake, Mighell et Anguish, qui ont toutes un lien de parenté avec lui. Les relations sociales et géographiques jouent un rôle autant que la naissance<sup>54</sup>. C'est la pratique dite de *patronage* (synonyme de clientélisme en France) très courante en Angleterre. Dans la marine anglaise, les officiers généraux ou les capitaines avaient la possibilité de favoriser l'avancement et la carrière de leur protégé par le fait qu'ils pouvaient délivrer des commissions donnant accès à un emploi. Ainsi, Arthur Herbert favorisa plusieurs officiers qu'il eut comme clients, tels Aylmer, Benbow, Rooke ou Shovell. Ce réseau de clientèle était par nécessité extensible et fluctuant. En effet, la disparition d'un patron, que ce soit de manière naturelle, ou par exclusion de la marine, compromettrait la carrière de ses clients. Ainsi, Rooke changea de patron à la suite de la mort au combat de celui qui l'avait entraîné dans la marine, Spragge, pour se retrouver auprès d'Herbert. Shovell eut comme premier patron Myngs puis Narborough ; il fut par la suite lui-même à la tête de son propre réseau, qui inclut Norris.

L'étude géographique des origines des officiers n'a que peu de sens pour les personnes originaires du Royaume-Uni ou des Provinces-Unies. En effet, pas un endroit de ces nations n'est à plus de 100 à 150 km des côtes. Ajoutons aussi la

54 N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea*, *op. cit.*, p. 115. Sur le clientélisme et le patronage voir, par exemple, l'ouvrage en hommage à Roland Mousnier, *Clientèle et fidélité en Europe à l'époque moderne*, Paris, PUF, 1981 notamment l'article d'André Corvisier, « Clientèle et Fidélité dans l'armée française aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », p. 213-236.

prise de conscience de l'importance de la mer dans la construction de l'identité nationale dès le XVI<sup>e</sup> siècle. Cette démarche est plus intéressante dans le cas de la France : une partie importante de son espace se trouve éloignée de la mer, notamment la capitale. Toutefois, une surprise de taille apparaît dès lors que l'historien s'intéresse à l'origine géographique des officiers : sous Louis XIV, près du tiers des capitaines de vaisseau est originaire d'une région qui n'a pas de façade maritime ! Cet aspect reflète les choix des modes de recrutement : clientélisme (comme en Angleterre), recrutement de nombreux chevaliers de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem<sup>55</sup>. Le 30 août 1669, Colbert écrit à l'intendant Arnoul pour « connaître le nom de tous les chevaliers de Malte qui arment en course et leur réputation, afin que le roi choisissent les plus braves pour servir sur ses armées navales »<sup>56</sup>.

De nouvelles problématiques et axes de recherches s'ouvrent donc : existe-t-il un groupe d'officiers originaires d'une région ou façade maritime qui prédomine durant une période ou non<sup>57</sup> ? Ces régions qui fournissent le plus d'officiers sont-elles aussi celles qui donnent le plus de matelots ou d'officiers généraux ? Au-delà de ces pistes de recherches, il semble capital de s'interroger sur le métier d'officier de marine et plus précisément sur le cursus suivi, en particulier par les officiers généraux.

#### Métiers et fonctions : le parcours d'un officier général

Les officiers généraux ne sont qu'une minorité, et l'accès à ce grade ou fonction est le mélange de nombreux facteurs conjoncturels, sociologiques et politiques<sup>58</sup>. Sur les 124 capitaines de vaisseau français ayant obtenu leur première commission entre 1660 et 1669, douze devinrent chef d'escadre par la suite, soit 10% environ. En 1662 et en 1666, respectivement 27 et 26 officiers reçoivent leur première commission comme capitaine de vaisseau. À chaque promotion, trois obtiennent un brevet de chef d'escadre des vaisseaux : pour les capitaines nommés en 1662, ce sont Panetié, Thurelles Thiballier et Rouxel

55 Colbert, originaire de Champagne, fit rentrer de nombreux membres de sa famille dans l'administration de la marine et le commandement : voir Daniel Dessert, *Tourville, op. cit.*, p. 47-48 et 221-228.

56 Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation, op. cit.*, p. 120

57 Cela revient à effectuer une comparaison entre les officiers de différents groupes de régions par période, analyse qui n'existe que pour les officiers de marine des années 1643 à 1669 : voir Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs, op. cit.*, p. 71-100 ; *id.*, « Bourguignons et Nivernais officiers de marine et corsaires des rois Louis XIII et Louis XIV », dans *Nivernais et Marines, op. cit.*, p. 63-80.

58 N.A.M. Rodger, « Commissioned Officers' Careers in the Royal Navy, 1690-1815 », *Journal for Maritime Research* <www.jmr.nmm.ac.uk>, July 2001 ; Michel Vergé-Franceschi souligne que seuls les plus résistants aux conditions de vie sur mer ont pu, en sus de leur condition sociale, être nommés à ces fonctions : voir Michel Vergé-Franceschi, « Les gérontes à la mer », art. cit., p. 253-269.

Medavy de Grancey ; pour ceux de 1666, ce sont Tourville, Davy d'Amfreville et Guerusseau du Magnou<sup>59</sup>. Avant de tenter de définir la carrière type d'un officier général, il paraît nécessaire de préciser rapidement l'organisation et la structure des marines des trois pays étudiés.

Parmi les trois puissances maritimes, les Provinces-Unies apparaissent comme celle qui a eu l'organisation la plus stable. La structure mise en place en 1597, et qui dura jusqu'en 1795, est de type fédéral, basée autour des 5 Amirautés (Hollande, Meuse, Zélande, Frise et Noorderkwartier)<sup>60</sup>. Chaque Amirauté est composée par des représentants de la province et en Zélande de celui du stathouder. Chacune a en charge l'armement d'une flotte selon les besoins. Elle a un pouvoir décisionnel qui paraît plus important que celui du stathouder. Ce dernier exerce une fonction d'amiral suprême toute symbolique. Son pouvoir se limite à la nomination des capitaines de vaisseau permanents, dits ordinaires, entre les deux candidats qui lui sont présentés par les Amirautés. Quant aux provinces maritimes, elles désignent les officiers généraux. Il en existe trois jusqu'en 1653, puis dix en 1653, et seize en 1665, régulièrement soldés, auxquels il faut ajouter les chefs d'escadres temporaires.

132

L'organisation de la marine en France apparaît plus centralisée. À la tête, on trouve un Grand Maître de la navigation et du commerce, entre 1626 et 1669, puis un Amiral de France de 1669 à la Révolution<sup>61</sup>. En dessous, se trouvent ceux qui forment le corps des officiers généraux : les lieutenants généraux, créés en 1652, et surtout les chefs d'escadre avec titre de province, créés à partir de 1627, auxquels il faut ajouter les chefs d'escadre temporaires pour les flottes et les expéditions exceptionnelles<sup>62</sup> – Guillaume d'Almérás en 1650, Edme Certaines de Villemoulins en 1653, son frère Pierre Certaines de Fricambault en 1654, et Mathurin Gabaret en 1655 –, ou des lieutenants généraux provisoires ayant commandement sur l'armée et la marine. En 1646, La Meilleraye est

59 Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs*, op. cit.

60 Pour plus de détail, voir J. R. Bruijn, « Les États et leurs marines de la fin du XVI<sup>e</sup> à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Philippe Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, PUF, 1998, p. 83-121.

61 Sur le Grand Maître de la navigation, voir Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France 1572-1661*, Royal Historical Society, Rochester, Boydell Press, 2004 ; Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Éditions du CNRS, 1991. Pour un aperçu du haut commandement de la marine française, Étienne Taillemite, « Tourville et le haut commandement de la marine sous Louis XIV », dans *Tourville et les Marines de son temps*, actes du colloque du département de la Manche des 19-21 septembre 2001, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2003, p. 221-232.

62 Mathieu de Molé, chevalier de l'ordre de Malte, mort en 1658, est désigné comme étant chef d'escadre dans l'ouvrage *Description de l'île de Porquerolles* faite en octobre 1751 par Milet de Mouville ou Monville, directeur des fortifications de Provence. C'est la seule attestation que nous ayons de ce fait. Information aimablement transmise par Monsieur Pierre Laures.

nommé lieutenant général des vaisseaux et des galères, tout comme Godefroy d'Estrades en 1647, ou Massué de Ruvigny en 1666<sup>63</sup>.

En Angleterre, la structure est moins centralisée qu'en France<sup>64</sup>. Malgré l'existence d'un Lord High admiral, c'est à partir de 1628, qu'un comité, le *board of admiralty*, se charge de contrôler la marine. Mais, entre 1648 et 1660, la fonction de commandement est donnée, du fait du régime militaire, à des officiers appelés « General at Sea » (général à la mer)<sup>65</sup>. Il existe par ailleurs des officiers commandants d'escadre pour la durée d'une mission qui portent parfois dans les documents le titre d'amiral. Toutefois, avec la Seconde Guerre anglo-néerlandaise, la répartition de la flotte fut faite en fonction de trois couleurs : *Red*, *Blue* et *White*, chacune de ces divisions ayant un amiral, un vice-amiral et un contre-amiral (*rear admiral*).

La nomination à un grade se traduit par l'envoi soit d'une commission – dans le cas d'une fonction temporaire et notamment dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, sauf en Angleterre où la commission est la norme –, soit d'un brevet qui est donné afin de permettre la constitution d'un corps d'officiers et sa pérennisation. Un mouvement d'uniformisation est, par ailleurs, décelable à tous les niveaux du corps des officiers. À partir des années 1620-1630, les différents régimes tendent à instaurer un corps permanent, rapidement disponible, en l'entretenant même à terre : en 1626, les Provinces-Unies créent un corps de 60 capitaines dits ordinaires<sup>66</sup>, accru à partir de 1661-1663. L'autre signe de cette uniformisation est le développement, à partir des années 1670-1690, de la hiérarchie par création de nouveaux grades – en France, création du grade de capitaine de galiote et aux Provinces-Unies, de capitaine lieutenant –, ou une meilleure définition des fonctions. La terminologie néerlandaise et anglaise emploie plus fréquemment le terme de *commandeur* qui a plusieurs sens : cela peut être donné à capitaine élu ou désigné implicitement par ses confrères du fait de son expérience ou de sa renommée pour diriger la flotte, pratique courante dans les flottes de pêches ou marchandes notamment celles de la V.O.C. et de la W.I.C., ou bien à un lieutenant qui dirige un navire militaire, non classé parmi les quatre premiers rangs (sens usuel du côté anglais), voire une petite escadre, comme ce fut le cas pour John Norris nommé en

63 Ces personnages n'ont pas été intégrés dans la présente étude.

64 J. R. Bruijn, « Les États et leur marine... », art. cit., p. 98-100, 102-109.

65 Il y avait eu déjà un précédent au XVI<sup>e</sup> siècle où, au lieu de parler d'amiral, c'étaient des généraux, avec comme adjoints des vice-amiraux et lieutenants amiraux. Les responsables des Amirautés locales se font aussi appeler lieutenant-amiral alors qu'ils n'ont quasiment pas de fonction de commandement militaire.

66 Ces personnes, d'un certain âge dans le métier, ont la charge de diriger les navires pour les blocus et les croisières. Les jeunes sont dits capitaines extraordinaires, et ne dirigent des navires que lors des convois. Dès la fin de la campagne, ils sont licenciés. Cette distinction existe jusqu'en 1683, où elle disparaît dans les faits, mais il subsiste une différence salariale.

1697 commodore de l'escadre envoyée à Terre-Neuve<sup>67</sup>. C'est le cas aussi de Graydon qui, en 1701, est lui aussi commodore d'une escadre pour s'emparer de Terre-Neuve lors de la guerre de Succession d'Espagne. Le Néerlandais Jan Van Galen n'atteint jamais le grade de chef d'escadre. Commandeur de l'escadre hollandaise, il meurt en 1654 dans un combat en Méditerranée qui le fait rentrer parmi les héros maritimes.

Cette mise au point est nécessaire avant d'étudier la carrière d'officier général. Le déroulement de celle-ci n'est pas uniforme. Plusieurs profils entrent en considération en fonction de diverses variables. Quelques voies permettaient d'intégrer le corps des officiers de marine. Dans chaque pays, avant l'instauration des « cadets de la marine » – avant 1661, les *adelborsts* aux Provinces-Unies, et, en 1669, les gardes marine en France<sup>68</sup> –, le début de la carrière sur mer commence pour la majorité par l'emploi comme *boy* ou garçon auprès d'un membre de sa famille, ou d'une relation sur un navire marchand – Herbert, Norris, Duquesne, Evertzen, Tromp –, ou de guerre – Jean Baptiste Valbelle, Forbin, Van Almonde, Evertzen, Schey –, ou corsaire – Duguay-Trouin, Bart<sup>69</sup> –. Certains ont exercé des métiers différents avant de venir à celui de la mer : c'est le cas de Michiel de Ruyter, de Witte de With, ou de Nevill. Par ailleurs, deux autres modes de recrutement spécifiques existaient : le volontariat, plus fréquent en Angleterre qu'en France<sup>70</sup> ; l'emploi, en France, de membres de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem – tels que Tourville, Certaines de Fricambault, le chevalier Paul<sup>71</sup>.

Le passage par des fonctions subalternes devient une tendance de fonds qui s'amplifie à partir de la décennie 1660-1670. Avant 1660, rares sont ceux passés

67 En anglais, le terme « capitaine » est un vocable particulier ; il désigne celui qui dirige un navire, donc aussi bien un lieutenant qu'un patron ! Un capitaine au sens français de chef de vaisseau est *post captain* ; on désigne ainsi celui qui dirige un navire des 4 premiers rangs.

68 Très peu de gardes marines devinrent officier général avant la fin du règne de Louis XIV. C'est le cas d'Élysée Court de la Bruyère qui, entré comme garde de la marine en 1684, est chef d'escadre en... 1715 ! Comme *adelborst* devenu officier général, on a Gérard Callenburgh et Philipps van Almonde. On n'a pas trouvé la date précise de la création des *adelborsts*. Certains officiers l'auraient été avant 1661.

69 Patrick Villiers, « Jean Bart, un corsaire devenu marin du roi », dans *Jean Bart, du corsaire au héros mythique*, Paris, Somogy, 2002, p. 36-53.

70 Ainsi, le roi Charles II d'Angleterre instaure en 1661 les *volunteer by order*, les volontaires par ordre du roi, pour encourager les fils de famille aristocratique ou de la *gentry* à servir dans la marine. Parmi ce type de volontaires, on retrouve Georges Byng. Quand à Rooke, il sert comme simple volontaire sous son patron Spragge. Du côté français, signalons comme volontaire Camille Digoine du Palais et Jacques d'Arcy d'Ailly, qui ont la particularité d'être tous les deux volontaires en 1674, mais aussi chevaliers de Malte et cousins éloignés ! Voir Roberto Barazzutti, « Bourguignons et Nivernais ... », art. cit.

71 Plus de 14 % des officiers ayant été au moins capitaine de vaisseau ou de galère servant entre 1643-1669 dans la marine royale de Louis XIV sont des chevaliers de Malte : voir Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs*, op. cit., p. 112-118. Voir également le tableau 9 à la fin de cet article.

par le grade de lieutenant ou d'enseigne. Aussi bien du côté anglais que du côté français, on ne retrouve que deux cas : Popham en 1637, Haddock en 1653, Mathurin Gabaret en 1629<sup>72</sup>, et Guerusseau du Magnou en 1653. Mais ils sont respectivement 31 et 39 après 1660<sup>73</sup>. Aux Provinces-Unies, c'est plus fréquent, avec six cas avant 1660. La nomination au grade de lieutenant pour les futurs officiers généraux intervient à 23 ans chez les Anglais, 25 ans chez les Français, et 26 ans chez les Néerlandais<sup>74</sup>.

Un lieutenant seconde un capitaine ou dirige des petits navires – des 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> rangs en Angleterre – ; en France, après 1669, il est le supérieur des capitaines de brûlots et de frégates. Après quelques années – en moyenne cinq du côté anglais ou français et huit du côté néerlandais –, il obtient une commission de capitaine. Cette progressive mise en place d'un corps structuré explique que la fonction de capitaine soit occupée par des hommes mûrs. L'âge moyen à la nomination de capitaine de vaisseau tourne autour de 30 ans, les Néerlandais apparaissant comme ceux qui accèdent le plus tardivement à ce grade avec un âge moyen de 32 ans.

Une étude plus fine consiste à observer l'existence de différences dans le temps, mais aussi avec le reste des officiers de même grade. Le constat est double. Ainsi, les officiers généraux anglais et français nommés à partir de la décennie 1670 deviennent capitaine à un âge plus jeune que leurs prédécesseurs de la période 1640-1669. Par ailleurs, le résultat est identique si on les compare avec les autres officiers ayant atteint le grade de capitaine de vaisseau. L'écart, infime, pour la période 1643-1669, s'accroît par la suite. En France, on passe d'une différence de 1 à 2 ans pour la période 1640-1669, à 4 ans après 1669. Le fait est plus flagrant côté anglais pour la période concernée par le gouvernement parlementaire : l'âge moyen à la nomination de capitaine est de 37 ans<sup>75</sup>.

Entre 1643 et 1715, la promotion au grade d'officier général se caractérise par un certain rajeunissement du corps, suivi d'un mouvement inverse par la suite, résultant d'une accession au grade d'officier général plus tardive – ou plus longue – à partir de la décennie 1670<sup>76</sup>. Le corps des officiers généraux n'est pas homogène, ayant sa hiérarchie et étant constitué d'une multitude de grades. Quelques-uns ne dépassent pas le grade de chef d'escadre, ou *schout*

72 Il a une commission d'enseigne de vaisseau en 1621.

73 Trente officiers généraux français ont été enseigne de vaisseau avant d'être lieutenant de vaisseau. Deux le furent avant 1660. Signalons que quatre furent promus du grade d'enseigne de vaisseau directement à celui de capitaine, sans passer par celui de lieutenant.

74 Tableaux 8 à 10.

75 Cette base de données m'a été fournie aimablement par M. Bernard Capp. Il n'existe pas de statistique pour d'autres périodes ni pour les Pays-Bas.

76 Les données statistiques globales pour les officiers français et anglais pour la période 1715-1789 manquent. L'hypothèse est basée sur les travaux de Michel Vergé-Franceschi et de N.A.M. Rodger.

*bij nacht* en néerlandais ; d'autres terminent comme lieutenant général, vice-amiral ou lieutenant amiral, ou bien amiral de France ou d'Angleterre, fonctions plus qu'honorifiques. Cela amène à essayer de préciser les possibles rythmes de promotion, avec quelques spécificités pour l'Angleterre et les Provinces-Unies. Dans le premier pays, l'existence de plusieurs *rear admiral*, *vice admiral* et *admiral* en fonction du drapeau, ce dernier signifiant la position de l'escadre dans la flotte, amène à s'interroger sur l'existence même d'un cheminement de la carrière. La question revient à se demander si quelqu'un qui a commencé *rear admiral of the Blue*, devient ensuite *rear admiral of White*, avant d'être *vice admiral* ou *admiral* de telle ou telle couleur de pavillons. Dans le cas néerlandais, le questionnement a été plus simple : en général, il est très rare qu'un officier d'une région exerce les mêmes fonctions à un grade supérieur dans une autre région. L'un des rares cas concerne Michiel Adriaenszoon De Ruyter, un Zélandais, nommé lieutenant amiral de la province de Hollande<sup>77</sup>.

136

Plusieurs facteurs entrent en compte dans le cursus d'un officier. Il en existe cinq qui paraissent déterminants, et dont on pourrait se demander s'il n'y en a pas un qui prédomine sur les autres : la naissance ou les origines sociales, les relations sociales et le réseau familial, les opinions politiques et religieuses, le mérite et la durée de service, la guerre et les créations d'offices. Les deux premiers points ayant été analysés ci-dessus<sup>78</sup>, les autres méritent un développement : en effet, les pratiques religieuses ainsi que les idées politiques ont interféré dans une carrière. Pour la religion, c'est le cas en Angleterre et en France ; tandis que, pour la politique, c'est aux Provinces-Unies et en Angleterre que la preuve est la plus significative<sup>79</sup>.

En France, plusieurs travaux se sont intéressés aux effets de la révocation de l'Édit de Nantes sur la société, notamment maritime. Les historiens ont souligné le départ de nombreux Français vers les Provinces-Unies, l'Angleterre et les autres états protestants, mais les conséquences sur la population maritime restent à déterminer. Néanmoins, la conclusion est bien que des protestants français servaient dans les marines étrangères, et notamment sur les bateaux corsaires<sup>80</sup>. Concernant les officiers protestants, ceux qui ont abjuré ont obtenu

77 La question se pose de savoir s'il existait selon les Amirautés des évolutions et des rythmes de carrières propres à chacune d'entre elles.

78 Voir notamment le livre de Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation*, *op. cit.*

79 L'exclusion de la Navy du vice-amiral Goodson en 1660 fait suite à ses opinions religieuses mais aussi politiques.

80 Roberto Barazzutti, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Chronique d'histoire maritime*, n° 4 décembre 2001, p. 15-31 ; *id.*, « La guerre de course néerlandaise sous Louis XIV. Essai de quantification », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral*, actes du colloque Jean Bart et son temps, n° 37, janvier 2004, p. 269-280. Vauban donne le nombre de 9 000 marins qui auraient quitté le royaume après 1685-1686, chiffre cité par Daniel Dessert, dans *Tourville*, *op. cit.*, p. 214. Marie-Hélène Peltier a montré que très peu d'officiers de marine

globalement des promotions ou d'autres gratifications. C'est le cas de Job Forant, nommé chef d'escadre après 33 ans de service comme capitaine de vaisseau, ou de Jean Erard, « sieur Bellisle », qui perçoit une pension de 1 500 livres<sup>81</sup>. Quant à Abraham Duquesne, il réussit à se maintenir dans son grade en dépit de ses convictions religieuses<sup>82</sup>.

En Angleterre, l'appartenance religieuse, couplée à une adhésion à un parti ou à une faction politique, a des conséquences sur le déroulement d'une carrière. Après la Révolution de 1688, quelques officiers suspectés d'être catholiques quittent leurs fonctions et rejoignent la France. C'est le cas notamment de Roger Strickland, qui décède en 1717 à Saint-Germain-en-Laye. Toutefois l'avènement de Guillaume d'Orange n'est pas suivi dans la marine d'une purge équivalente à celle intervenue sous Cromwell<sup>83</sup>. Il n'empêche que s'installe un climat de méfiance et de la déloyauté vis-à-vis du monde politique. Churchill bloque la promotion d'officiers *whigs* comme Byng et Norris, qui sont proches de Russell. Certains, comme Rooke, Leake et Shovell, tentent d'être neutres. Les amiraux anglais subissent les trop fréquentes interventions des parlementaires. Plusieurs en font les frais et sont démis leurs fonctions : Delavall, Shovell et Killigrew<sup>84</sup> en 1693, Carmarthen en 1695, sir John Munden en 1702, Rooke en 1703, sir Charles Hardy et William Whetstone en 1707. Or, paradoxalement, parmi les officiers généraux anglais au moins 20 ont exercé à un moment ou un autre la fonction de parlementaire : Matthew Aylmer, John Benbow, George Byng, Thomas Dilkes<sup>85</sup>... Il n'empêche que le sentiment que la carrière dépend plus des amitiés au Parlement que des services contribue à alimenter un certain trouble parmi le corps des officiers de marine. L'idée que la couardise ne concerne que les *tarpaulins* se répand, alors qu'il semble que cette faiblesse touche n'importe quelle classe ou strate sociale<sup>86</sup>.

---

protestants ont servi dans les marines étrangères. Voir sur ce sujet, par ailleurs, Mickaël Augeron, « Se convertir, partir ou résister ? Les marins huguenots face à la révocation de l'édit de Nantes », dans Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, PUPS/Indes savantes, 2009, p. 349-370.

- 81 Marie Hélène Peltier, « Le chef d'escadre Jean Erard, sieur de Bellisle. La conversion d'un officier de marine protestant au temps du Roi Soleil », *Revue d'histoire maritime*, 2001, n° 2-3, p. 263-283.
- 82 Ce n'est pas le cas de certains des fils ou neveux qui sont obligés d'émigrer ou de se convertir : Michel Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne*, Paris, France-Empire, 1992.
- 83 En 1689, 87% des capitaines commissionnés ont commencé sous Jacques II : voir N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea*, op. cit., p. 201.
- 84 Henry Killigrew dut sa rapide promotion au fait qu'il coucha avec la duchesse de Cleveland, alors maîtresse du roi.
- 85 Par exemple, John Leake est élu parlementaire de Rochester en 1708 après Cloudisley Shovell. Voir sur ce sujet David Cunningham, *Bold in the Senate House and Brave at War : Naval officers in the House of Commons 1715-1815*, thèse, University of Sidney, 2006.
- 86 Russell a une mauvaise opinion de la qualité des officiers de marine anglais : voir N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea*, op. cit., p. 202.

Dans le cas des Provinces-Unies, les sensibilités politiques divisent la société entre républicains et orangistes. L'historiographie attribue ainsi à Cornelis Tromp, notamment, des sentiments orangistes, qui l'auraient amené à participer à l'assassinat de Johan de Witt, alors que Michiel De Ruyter serait un des défenseurs de celui-ci. C'est l'exemple le plus frappant de l'importance du politique mais aussi de l'existence d'une certaine acrimonie et de sentiments de jalousie parmi les officiers de marine.

Ce point est très intéressant car il signifie que ces officiers ont conscience qu'une carrière est possible dans la marine non seulement par son service, au travers du mérite, mais aussi à l'ancienneté<sup>87</sup>. Une action d'éclat permet, si elle est relayée par d'habiles canaux, d'accélérer l'avancement et donc de prendre rang plus rapidement pour un grade supérieur. Dans la marine française, il existe des exemples connus, comme celui de Jean Bart envoyant son fils annoncer la réussite de sa mission. Il en existe bien d'autres : Louis Bouton de Chamilly effectue un exploit lors de la campagne contre les Barbaresques en 1663 ; simple lieutenant au début de la campagne, il obtient un brevet de capitaine avant la fin de l'année. Le récit se trouve dans une lettre destinée à Colbert, écrite par le bailli de Bethomas racontant comment il obtint le commandement de sa galère :

138

Quand monsieur Paul détacha ledit chevalier de Béthomas avec une chaloupe pour donner chasse à une autre chaloupe ou il y avait 31 turcs dedant, il n'y avait avec ledit chevalier de Béthomas que 5 mousquetaires et le chevalier de Chamilly auquel il commandait. Et quoy que le nombre fust inégal, et que l'on fust a deux lieues de l'armée, il aborda ladite chaloupe l'espée à la main où il fust tue d'abord 5 ou 6 turcs le reste se jeta à la mer qui furent tous pris, et menées à l'admiral. De cette action 4 mousquetaires eurent chacun une compagnie dans le Vieux Corps, feu monsieur de Moissac aussy mousquetaire fut fait enseigne au régiment des gardes, le chevalier de Chamilly capitaine de vaisseau et on donna une galère au chevalier de Béthomas, C'est la porte par laquelle il est entré dans le corps des galères<sup>88</sup>...

Parfois, la présence de personnalités proches du pouvoir sur un navire ou dans une action peut influencer sur la carrière. Ainsi, à l'issue de la campagne 1672-1673, sur les côtes des Pays-Bas, Signelay écrit en parlant de Jean Gabaret : « Il a fait tout ce qu'on pouvait attendre de lui, et c'est le seul qui ait abordé un vaisseau ennemi. Il a remporté par là une grande réputation parmi les Anglais,

<sup>87</sup> Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs...*, *op. cit.*, p. 152-158.

<sup>88</sup> Archives nationales, Marine, série C 7, 28 dossier bailli de Béthomas. C'est le seul document qui permet de savoir que Louis Bouton de Chamilly, né en 1640, mort en 1664 à Djidjelli, eut ce grade, car il n'apparaît pas sur les listes de Laffillard, Marine, Série C 1, 150-151.

et je crois qu'il mérite quelques récompenses ». Le roi la lui donne en le faisant chef d'escadre de Normandie en décembre 1673. Au travers de ces exemples, l'importance des relations mais aussi des journaux est mise en lumière comme moyen de transmission de l'information, qui parvient ainsi aux oreilles du Roi ou de Colbert. Mais le mérite ne suffit pas : obtenir le plus jeune possible un brevet dans une fonction est synonyme, si on ne décède pas avant d'autres confrères, d'avancer plus rapidement à un grade supérieur. Cette pratique revient à mettre en valeur l'ancienneté comme élément de promotion. Elle est une coutume simple, censée codifier les rapports entre officiers. L'absence de fondement législatif explique les nombreuses querelles de préséances qui existent entre les officiers de la marine française entre 1635 et 1678. Dans le règlement que le roi fait le 22 juillet 1647, l'article 7 déclare :

Sa Majesté ne voulant préjudicier au règlement (?) fait en faveur des anciens capitaines, entend que lorsqu'il s'en trouvera de plus anciens dans le service qu'aucun des chefs d'escadres et qu'aucun de ces chefs d'escadres moins anciens seront commandés pour faire quelques entreprises sur les ennemis, les capitaines qui seront leurs anciens ne seront point destachez avec lesdit chefs d'escadres pour leur obeir mais demeureront dans le corps d'armée sous le pavillon.

Un capitaine peut ne pas obéir à un chef d'escadre si celui ci est plus jeune dans le corps. Duquesne défend la notion d'ancienneté, et l'utilise aussi pour ne pas être obligé d'obéir aux lieutenants généraux. Dans une lettre à Colbert du 20 décembre 1666, il rappelle :

L'ancien et premier chef d'escadre a toujours servi en qualité de lieutenant général, ce qui a toujours été pratiqué dans l'ancienne marine et dès l'année 1650 [...]. Le Roi me dispensa de cette obéissance (envers Neuchèze, lieutenant général en 1652), ayant considéré mes raisons d'ancien chef d'escadre et par conséquent de plus ancien lieutenant général.

En 1664, le chevalier Paul et Edme Certaines de Fricambault s'opposent pour savoir qui dirige les officiers du port. Fricambault argumente :

Les vaisseaux qui sont dans le port sont sous la charge du chef d'escadre et des officiers de port dépendant de lui, lesquels prêtent le serment de bien et fidèlement servir le Roi, sous l'autorité de Monsieur l'Amiral et du chef d'escadre... Les Chefs d'escadres sont les anciens et solides officiers de la marine après l'Amiral et le Vice-Amiral.

Dans l'assemblée organisée par Beaufort le 24 janvier 1668, les officiers de marine – sont présents des capitaines, des lieutenants et des enseignes –

désirent l'établissement d'une hiérarchie basée sur l'ancienneté. Lors d'un débarquement, l'officier est choisi dorénavant selon son ancienneté et non selon la faveur du chef d'escadre. Ce principe de l'ancienneté est battu en brèche par les dispositions prises par le Roi et Colbert, les 27 mars et 15 avril 1669. Dans le premier règlement, le roi fixe un nombre maximum d'officiers. Le quota est de 60 capitaines et autant de lieutenants et d'enseignes. Dans le deuxième, il est dit que l'officier en second obéit à l'officier en premier, même si ce dernier est le cadet du premier dans le corps. Le coup de grâce arrive après 1669. Dans sa lettre à Colbert du 9 juin 1672, d'Estrées constate : « Il semble qu'on ne doit plus désormais regarder l'ancienneté des capitaines dans l'armement... Cette campagne nous a appris que les plus anciens n'en savent pas plus que les autres sur la guerre et le combat »<sup>89</sup>. De plus en plus la promotion par l'ancienneté tend à disparaître au profit du mérite et de la protection, mais c'est oublier les conséquences des conflits avec l'accroissement des forces en présence et de la violence des combats comme facteur de promotion militaire.

Ces derniers facteurs ne sont pas des moindres vis-à-vis des autres dans la carrière d'un officier de marine. En effet, comme on l'a souligné, les guerres notamment celles dites anglo-néerlandaises, sont synonymes d'un nombre important de décès parmi les officiers. Ce ne furent pas moins de dix-huit officiers généraux néerlandais qui furent tués ainsi que neuf anglais et deux français (Alméras et Vigier de La Rabesnières-Treillebois). Qui dit décès, dit possibilité de promotion en cascade, ce qui apparaît clairement du côté néerlandais, d'autant qu'à cette date le corps des officiers généraux y connaît une inflation. L'origine de celle-ci provient de la rivalité entre les provinces maritimes, notamment entre la Hollande et la Zélande. Jusqu'au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, seuls sont appointés en permanence le lieutenant et le vice-amiral de Hollande et de la Frise de l'ouest ainsi que le vice-amiral de Zélande<sup>90</sup>. En novembre 1653, chaque Amirauté de la province de Hollande (celle d'Amsterdam, celle de la Meuse, à Rotterdam, et celle de la Frise de l'ouest) dispose dorénavant d'un lieutenant amiral, d'un vice-amiral et d'un chef d'escadre. L'État de Zélande refuse de rester en second et que son

<sup>89</sup> En Angleterre aussi, ce débat existait au sein de la *Navy*. Les querelles persistaient notamment sur la méthode pour déterminer l'ancienneté. En 1683, Lord Dartmouth établit, une fois pour toutes, que c'est la date de la première commission qui compte. Pour les capitaines, ceux qui sont en tête de liste sont destinés à devenir officier général. Pour l'Amirauté ce n'est pas le cas : elle nomme amiral qui elle veut. Ainsi, en 1690, Sir Richard Haddock est promu directement de capitaine à *Admiral of the Fleet* (il était capitaine depuis 24 ans). Mais, en 1708, Dursley est nommé *vice admiral of the Blue* après 7 ans seulement, passant devant une certaine de capitaine plus anciens : N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea, op. cit.*, p. 204.

<sup>90</sup> Le poste de lieutenant amiral de Zélande est vacant depuis 1627.

vice-amiral soit sous le commandement d'un officier de Hollande plus jeune. En décembre 1664, l'État de Zélande décide donc de nommer Johan Evertzen, lieutenant amiral de Zélande<sup>91</sup>. En janvier 1665, l'État de Frise décide aussi d'avoir ses trois officiers généraux pour son Amirauté. Le nombre d'officiers généraux atteint le chiffre de 16 personnes – Zélande 3, Frise 3 et Hollande 10, car elle a un lieutenant amiral supérieur aux 3 autres lieutenants amiraux. En 1673, Guillaume III nomme Michel de Ruyter lieutenant amiral général, fonction qui est exercée à son décès par Cornelis Tromp.

L'exercice de la fonction d'officier de marine accaparait une part important de la vie de ces hommes. Entre 1652 et 1668, Michel de Ruyter passa ainsi près de deux tiers de son temps en mer. En 1710, Charles Wager, alors âgé de 44 ans, indique que sur les 20 dernières années, il n'en a pas passé plus de 2 à terre ! Toutefois, ils pouvaient exercer d'autres fonctions dans leurs pays ou ailleurs : l'armée a fourni des officiers de marine, mais elle en a aussi attiré. Obtenir une charge dans l'armée de terre constitue dans certains cas une récompense induite plus qu'une certaine implication de la part du bénéficiaire. Par exemple, Cloudisley Shovell est nommé à la tête d'une unité de Marines mais en réalité il ne fait que percevoir la solde liée à la charge. Ces officiers de marine peuvent, malgré des interdictions relatives, servir dans des marines étrangères<sup>92</sup>. Des Anglais et des Néerlandais sont ainsi recrutés par les marines des États scandinaves : George Ayscue en Suède, Cornelis Tromp et Philipp van Almonde au Danemark. Quelques Français servent en Suède (famille Duquesne), ou dans les Provinces-Unies (famille Forant), et Venise (le commandeur de Neuchêze)<sup>93</sup>. D'autres servent ou ont servi dans les marines marchandes, notamment celles des compagnies commerciales : Richard Swanley dans l'East India Company, Witte de With dans la V.O.C. et la W.I.C., Du Casse dans la Compagnie des Indes Occidentales française puis celle du Sénégal ; ou dans l'administration maritime, comme Richard Haddock et Thomas Hopsonn, qui ont été commissaires de la Navy.

91 De ce fait, son frère Cornelis devient vice-amiral de Zélande, et Adrien Banckert chef d'escadre.

92 Ce sont les Règlements des 27 mai, 5 et 17 août 1624, interdisant de servir des princes étrangers, ainsi que l'ordonnance du roi de France du 8 décembre 1649, qui défend aux capitaines de vaisseau de prendre des commissions autres que celles du roi sous peine d'être suspendus de leur charge.

93 Voir Jérôme Cras et Géraud Poumarède, « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchêze pour le secours de Candie », dans *Guerres et Paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges en l'honneur de Jean Bérenger*, Paris, PUPS, 2003, p. 507-544 ; Roberto Barazzutti, « La Marine vénitienne face à la menace turque 1644-1719 », *Chronique d'histoire maritime*, n° 60, 2006, p. 13-38.

L'étude des officiers généraux en France, Grande-Bretagne et aux Provinces-Unies montre donc de nombreuses similitudes – dans l'avancement dans le grade, l'anoblissement du corps etc. –, tout en soulignant certaines spécificités nationales caractéristiques de divergences dans les structures sociales et l'organisation militaire maritime. Mais l'existence de problématiques propres à chaque pays, voire à chaque historien, rend ce travail comparatif intéressant particulièrement difficile : discussion sur les origines sociales en France et en Angleterre, sur l'origine géographique en France, sur le rythme de la carrière selon les Amirautés aux Provinces-Unies.

142

Il apparaît cependant possible d'établir une typologie des nations en fonction des types d'officiers. Le premier groupe, formé de la Grande-Bretagne et des Provinces-Unies, se compose d'un corps de gens de métier, d'origine plutôt de classe moyenne ou basse, mais dans lequel les nobles ne répugnent pas à servir. C'est un corps de spécialistes, qui n'hésitent pas à servir dans la marine commerciale ou à l'étranger (Russie, Scandinavie) ; il fait peu appel à des étrangers, même si, au XVIII<sup>e</sup> siècle, on trouve des Scandinaves dans la marine néerlandaise. Dans ce groupe, il y a des hommes ou des fonctions que les gouvernements doublent pour des raisons de compétences et d'aptitudes au commandement : des roturiers qualifiés pour les tâches techniques et des nobles pour commander ces hommes. Dans un second groupe, on trouve la France qui se singularise par l'existence de la dualité marine à voiles et à rames – les galères ont disparu des Provinces-Unies et d'Angleterre au XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup> siècle – ce qui tend à renforcer la présence des nobles parmi ces officiers. Autre caractéristique : très peu d'officiers de marine français servent dans une marine étrangère. Toutefois, ces deux groupes ont entre autres particularités de recruter et de former ces officiers parmi leurs nationaux. La part des étrangers y est faible<sup>94</sup>.

Afin d'offrir un panorama plus complet, une extension aux autres nations européennes permettrait de compléter cette typologie et de l'affiner. D'autres axes et thèmes s'ouvrent aussi au regard des informations disponibles concernant la famille (le rôle de la femme par exemple<sup>95</sup>), le patrimoine, la

94 Thurelles Thiballier descend d'une famille de Savoie qui s'est installée dans le Gâtinais et a été naturalisée par François I<sup>er</sup>. Quand à Relingue, les généalogies indiquent qu'il serait originaire d'Allemagne, sans que cela soit certain. Sans aucun doute possible, on peut évoquer ici le cas d'Ippolyto Centurione, dernier condottiere génois, qui fut nommé à la tête d'une escadre de galères française entre 1669 et 1672. Sur ce personnage, voir la notice faite par G. Nuti, *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 1979, t. XXIII, p. 627-629 ou sur internet à l'adresse suivante <[www.treccani.it/Portale/ricerca/searchBiografie.html](http://www.treccani.it/Portale/ricerca/searchBiografie.html)>.

95 Il existe une thèse récente sur les femmes d'officiers anglais au XVIII<sup>e</sup> siècle : Amy Lynn Smallwood, *Shore Wives : the Lives of British naval officers. Wives and Widows 1750-1815*, Wright State University, 2008.

relation à la culture (le niveau culturel de ces hommes, leurs représentations et la construction patriotique d'un héros maritime<sup>96</sup>).

Tableau 1. Durée de vie des officiers généraux anglais

	Âges	Nombres
1626-1648	65	8
1649-1674	54	25
1675-1715	58	33
1716-1789	66	54

Fichier personnel de l'auteur

Tableau 2. Durée de vie des officiers généraux français

	Âges	Nombres
1626-1642	72	4
1643-1669	58	12
1670-1715	63	61
1716-1789	73	126

Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de Maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995.

Tableau 3. Durée de vie des officiers généraux néerlandais

(Moyenne d'âge au décès des officiers généraux sur la période 1601-1795)

Nommé Sbn <sup>97</sup> en	Seulement en fin de rang			Nombres		
	Sbn	Vice-amiral	Lt amiral	Sbn	Vice-amiral	Lt Amiral
1601-1650	61	60	58	2	9	8
1651-1700	55	51	62	18	6	20
1701-1750	56	70	75	12	1	15
1751-1795	66	66	78	22	9	7

Van Beuzekom citée dans G.J.A. Raven « Blijven of weggaan ? », *Medelingen Nederlandse Vereniging Zeegeschiedenis*, n° 40-41, 1980, p. 23-30.

Tableau 4. Durée de vie des capitaines de vaisseau

dans les différents pays au cours de diverses périodes

	Capitaines anglais	Capitaines néerlandais	Capitaines français
Durée de vie moyenne	46-47 ans	52	55
Période	1648-1660	1601-1715	1643-1669
Nombres	102	41	57

Bernard Capp (capitaines anglais) et Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de Maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995.

96 Roberto Barazzutti, « La marine hollandaise sous l'Ancien Régime et les officiers, ses Héros », *Chronique d'histoire maritime*, n° 66, juin 2009, p. 45-59.

97 Sbn : *schout bij nacht*, chef d'escadre. Les *schout bij nacht*, nommés entre 1601-1650, et qui ont terminé leur vie dans ce grade, ont un âge moyen au décès de 61 ans.

Tableau 5. Statut familial de l'officier général

	Officiers anglais	Officiers français	Officiers néerlandais
Nombre de célibataires	10	25	1
Nombre de mariés	48	38	31
Âge <sup>98</sup> au 1 <sup>er</sup> mariage : Hommes	30	37	31
Âge au 1 <sup>er</sup> mariage : Femmes	20	22	27

Fichier personnel de l'auteur

Tableau 6<sup>99</sup>. Origine sociale des officiers généraux et des capitaines de vaisseau en France (1669-1715)

	CV	%	E	%	Lt-Gé	%	V-A	%
Noble avant xv <sup>e</sup>	35	27,3	0	29,9	7	31,8	2	45
Noble xv <sup>e</sup> -xvi <sup>e</sup>	93	18,8	7	55,2	11	50	3	55
Anobli xvii <sup>e</sup>	18	23,9	9	13,4	3	13,7	0	0
Roturier	48	30	1	1,5	1	4,5	0	0
<b>Total</b>	<b>94</b>	<b>100</b>	<b>17</b>	<b>100</b>	<b>22</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>100</b>

144

M. Vergé-Franceschi, M.-C. Varachaud et A. Zysberg, « Qui étaient les capitaines du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, n° 582, 4<sup>e</sup> trimestre 1992, p. 311-338.

Tableau 7. Fonctions exercées par les membres masculins des familles des officiers capitaines de vaisseau ou de galère entre 1643 et 1669

Fonction	Pères des officiers	Frères des officiers	Fils des officiers
Officier de marine	22	64	42
Marine marchande, course, administration de la marine militaire	30	5	1
Militaires	23	56	28
Clergé	0	35	4
Administration	0	32	
Chevalier de Malte	0	20	17
Divers	8	0	0
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>212</b>	<b>92</b>

Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995

<sup>98</sup> Pour le calcul de l'âge au mariage, nous avons arrondi les années.

<sup>99</sup> Dans la première colonne est indiqué le nombre de personnes concernées. Sigles : CV capitaine de vaisseau ; CE chef d'escadre ; Lt-Gé lieutenant-général ; V-A vice-amiral.

Tableau 8. Moyenne d'âges dans l'avancement d'officier général (1601-1795)

Nommé Sbn en	Tous		Seulement en fin de rang		
	Sbn	Vice-amiral	Sbn	Vice-amiral	Lt-amiral
1601-1650	49	44	53	46	43
1651-1700	42	42	49	42	46
1701-1750	51	61	47	61	67
1751-1795	52	58	52	58	56

Nombre d'officiers servant de base au calcul du précédent tableau	Tous		Seulement en fin de rang		
	Sbn	Vice-amiral	Sbn	Vice-amiral	Lt amiral
1601-1650	4	13	2	9	8
1651-1700	41	30	19	16	21
1701-1750	34	23	12	11	14
1751-1795	38	16	22	9	7

B. van Beuzekom cité par G.J.A. Raven, « Blijven of weggaan ? », *Medelingen Nederlandse Vereniging Zeegeschiedenis*, n° 40-41, 1980, p. 23-30.

Tableau 9. Âge et carrière des officiers généraux français (en années)<sup>100</sup>

Officiers généraux entre	1626-1642	1643-1669	1670-1715
Lieutenant à	0	26 ans	25 ans
Capitaine à	40 ans	31 ans	29 ans
Chef d'escadre à	50 ans	44 ans	50 ans
Lieutenant général à	59 ans	55 ans	59 ans
Durée entre lieutenant et capitaine	0	7 années	5 années
Durée entre capitaine et chef d'escadre	9 années	15 années	21 années
Durée entre lieutenant général et chef d'escadre	9 années	26 années	9,5 années

Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995.

Ces données sont des moyennes pour la période donnée.

Les recherches ultérieures pourront les faire varier.

Tableau 10. Carrières des officiers généraux anglais<sup>101</sup>

Officiers généraux entre	1626-1648	1649-1674	1675-1715
Lieutenant à	0	23 ans	23 ans
Capitaine à	27 ans	33 ans	26,5 ans
Officier général à	42 ans	41 ans	41 ans
Durée entre lieutenant et capitaine	0	1,5 année	3,5 années
Durée entre capitaine et officier général	12 années	7 années	15 années

Fichier personnel de l'auteur

<sup>100</sup> Il n'a pas été tenu compte dans ce tableau de certains grades comme enseigne de vaisseau ou de galiote, ni de ceux de capitaine de frégate ou autres navires. Voici comment lire ce tableau : les officiers généraux nommés entre 1643-1669 ont été en moyenne lieutenant à 26 ans, capitaine de vaisseau à 31 ans et chef d'escadre à 44 ans. Il s'est écoulé en moyenne 7 ans entre la lieutenance et l'obtention d'une commission de capitaine de vaisseau, et 15 ans entre la première commission de capitaine et le brevet de chef d'escadre.

<sup>101</sup> Ici s'appliquent les mêmes remarques que pour le tableau 9.

## Liste des officiers généraux français

(V pour vers telle année)

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Aché de Serquigny	Guillaume	1647	1713
Aligre Saint Lié	Philippe François	1650	1720
Almeras	Guillaume	1620	1676
Andrault de Langeron	Joseph	1649	1711
Arcy d'Ailly	Jacques	v. 1648	1720
Barrin de la Galissonnière	Roland	1646	1737
Bart	Jean	1650	1702
Belle Isle Erard	Jean	v. 1640	1704
Bethune de Selles	François Annibal	1638	1732
Betz de la Harteloire	François René	1647	1726
Bochard de Champigny	Antoine	v. 1650	1720
Bricqueville marquis de la Luzerne	François	1662	1746
Cador de Sebeville	Jacques	v. 1642	1707
Cauchon de Lhery	Henri	1647	1684
Certaines	Edme	v. 1612	
Certaines	Pierre	v. 1615	1666
Chabert		v. 1648	1711
Charry Des Gouttes	Philippe	1582	1649
Cleres marquis de Martel	Pierre	1600	1681
Coetlogon	Alain Emmanuel	1646	1730
Costentin de Tourville	Anne Hilarion	1642	1701
Crevant marquis de Preuilly d'Humières	Raymond Louis	v. 1633	1688
Cuers de Cogolin	Jacques	v. 1620	1700
Davy marquis d'Amfreville	Charles François	v. 1640	1692
Des Ardents de Fontenac	Hector	1620	1675
Des Francs	François		1712
Des Nos	Charles	v. 1645	1701
Des Nos Champmeslin	Gilles	v. 1653	1726
Digoine du Palais	Camille	1647	1721
Ducasse	Jean	1646	1715
Duguay Trouin	René	1673	1736
Duquesne	Abraham	v. 1610	1688
Duquesne Guiton	Abraham	v. 1650	1724
Duquesne Mosnier	Abraham	v. 1654	1726
Élysée Court de la Bruyère	Claude	1666	1752
Escoubleau de Sourdis	Jacques	1634	1688
Fitz James duc d'Albermarle	Henry	v. 1672	1702
Forant	Job	v. 1628	1692
Forbin	Claude	1656	1733
Gabaret	Mathurin	1600	1671
Gabaret	Jean	1631	1697
Garnier	Jean Augustin	v. 1600	1671
Gontaut de Hautefort	Gilles	1666	1727
Guerusseau du Magnou	Pierre	v. 1630	1706
Joubert de la Bastide marquis de Chateaumorant	Jean François	v. 1660	1722
La Porte		1648	1693

Nom	Prénom	Naissance	Mort
La Roche Saint André	Louis Gilles	1620	1668
Lange			1643
Launay Razilly	Claude	1593	v. 1666
Le Bret de Flacourt	Pierre	v. 1643	1692
Le Roux d'Infreville	Louis	v. 1642	1712
Le Roy Du Mé d'Aplemont	Jacques	v. 1595	1655
Le Vallois marquis de la Villette Mursay	Philippe	1632	1707
Lorraine	Louis Alexandre	1675	1704
Menard de Bellefontaine de la Malmaison	Jacques auguste	v. 1646	1720
Montigny	Joseph	v. 1587	1655
Nesmond	André	1641	1702
Neuchèze	François	v. 1600	1667
O de Villiers	Claude Gabriel	1654	1728
Panetie	François	v. 1637	1696
Paul		1598	1667
Post de Montade	Georges	1610	1648
Raimondis d'Allons	Joseph	1651	1692
Relingués	Ferdinand	v. 1630	1704
Renart d'Amblimont	Thomas Claude	1642	1700
Rosmadec	Marc Hyacinthe	v. 1638	1720
Rousselet marquis de Chateaurenault	François	1637	1716
Rouvroy	Jean Baptiste	1660	1744
Rouxel Medavy de Grancey	François	1635	1679
Rybeyrette	Jacques auguste	1654	1715
Saint Jean baron de Pointis	Bernard	1645	1707
Sainte Maure	Charles	1655	1744
Septemes	Augustin ?	v. 1640	1697
Thurelles Thiballier	François	1623	1672
Valbelle	Jean Baptiste	1627	1681
Vigier de la Rabesnières Treillebois	Théophile	v. 1625	1672
Villars comte de		v. 1654	1712

#### Liste des officiers généraux Anglais

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Allin	Thomas	1612	1685
Ashby	John	1646	1693
Aylmer	Matthew	v. 1655	1720
Ayscue	Georges	v. 1615	1672
Badiley	Richard	1616	1657
Beaumont	Basil		1703
Benbow	John	1653	1702
Berkeley of Brutton	William	1639	1666
Berkeley of Dursley	James	1680	1736
Berkeley of Stratton	John	1663	1697
Berry	John	1635	1689-1690
Blake	Robert	1598	1657
Bourne	Nehemiah	v. 1611	1691

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Butler	Thomas	1634	1680
Byng	Georges	1663	1733
Churchill	George	1653	1710
Danemark (prince)	George	1653	1708
Deane	Richard	1610	1653
Dilkes	Thomas	v. 1667	1707
Fairborne	Stafford	1666	1742
Fitzroy duc de Grafton	Henry	1663	1690
Goodson			
Graydon	John	v. 1666	1726
Haddock	Richard	1630	1715
Harmann	John	1630	1673
Herbert comte de Torrington	Arthur	1647	1716
Holmes	Robert	v. 1622	1692
Hopsonn	Thomas	1643	1717
Jennings	John	1664	1743
Jordan	Joseph	1603	1685
Kempthorne	John	1620	1679
Lawson	John	v. 1615	1665
Leake	John	1656	1720
Legge lord Dartmouth	George	1647	1691
Mansell	Robert	1577	1656
Mennes	John	1599	1671
Mitchell	David	1650	1710
Monck duc d'Albermarle	Georges	1608	1670
Montagu comte de Sandwich	Edward	1625	1672
Mordaunt comte de Peterborough	Charles	1658	1735
Moulton	Robert	1591	1652
Myngs	Christopher	1625	1666
Narborough	John	1640	1688
Norris	John	1660	1749
Osborne duc de Leeds	Peregrine	1658	1729
Peacock	James		1653
Penn	William	1621	1670
Pennigton	John	v. 1568	1645
Popham	Edward	1610	1651
Priestman	Henry	1647	1712
Rainsborough	William	1587	1642
Rooke	George	1650	1709
Rupert		1619	1682
Russel	Edward	1652	1727
Sansum	Robert	1626	1665
Schovell	Clowdisley	1650	1707
Slingsby	Robert	1611	1661
Spragge	Edward	v. 1620	1673
Stradling	Henry	1610	
Strickland	Roger	1640	1717
Teddiman	Thomas	v. 1620	1668

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Wager	Charles	1666	1743
Walker	Hovenden	v. 1656-1660	1720 ?
Wetwang	Joseph	1622	1684
Wheeler	Francis	v. 1656	1694
Wishart	James	1659	1723
Swanley	Richard	1594-1595	1650

#### Néerlandais

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Aerssen van Sommeldijk	François	1660	1740
Aylva	Hans Willem van	1625	1691
Banckert	Joost	1597	1647
Banckert	Adrien le vieux	1615-1620	1678
Beelaerts	Gerard	1673	1718
Bolck	Willem Adriaen	1647	1724
Boom	Barend Martensz	1639	1687
Bronkhorst-Stirum	Frederik Willem	1649	1727
Bruynsveldt	Adriaen	1615	1676
Bruynsveldt	Hendrik	1609	1658
Callenburgh	Gerard	1642	1722
Campen	Gillis Thijs	v. 1620	1665
Campen	Matthijs Gillis	v. 1600	1649
Coenders	Rudolf	1638	1666
Colster	Willem de Oude	v. 1604	1646
Convent	Johan van	1657	1739
Craft	Lodewijk	1663	1713
Crijnsen	Abraham		1667
De Boer	Jacob Cornelisz	v. 1600	1655
De Jongh	Jacob	1640	1718
De Liefde	Johan	1619-1625	1673
De Ruyter	Adrian Michiel	1607	1676
De Ruyter	Engel	1649	1683
De Veth	Lucas	1670	1715
De Wildt	Gideon	1624	1665
De With	Witte	1599	1658
De Zeeuw	Lieve		
Den Boer	Andries	1652	1727
Den Haen	Jan	1630	1676
Devereux	Robert	1591	1646
Dick	Jan Janszoon		1690
Elsevier	Daniel	1630	1688
Evertzen	Johan	1600	1666
Evertzen	Cornelis	1610	1666
Evertzen	Cornelis le jeune	1628	1679

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Evertzen	Cornelis le jeune	1642	1706
Evertzen	Geleyn	1655	1721
Florisz ou Florissen	Pieter	1608	1658
Haekswant	Leendeert	1599	
Halfhoorn	Lambert Ijsbrantz		
Hidde de Vries	Sjoerd	1645	1694
Hiddes de Vries	Tjerk	1622	1666
Hoën	Govert Albertszoon	1629	1666
Houttuijn	Adriaan Dirksz	1599	1666
Jansz	Gilles		
Kempen	Nicolaas		1659
Kleidijk	Jacob	1625	1665
Liefde	Sier de	1595	1652
Liefde	Cornelis	1617	1673
Liefhebber	Jasper	1591	1641
Matthijzen	Jan		1673
Meeuwen	Jacob van	1619	1678
Meppel	Jan Corneliszoon	1609	1669
Meussen Cortenaer	Egbert	1605	1665
Middagten	Christoffel	1665	1723
Middelandt	Pieter		1676
Muijs	Jan Gerritsz	1636	1699
Schepers	Willem Bastiaenz	1619	1704
Schey	Gillis	1644	1703
Schram	Volkert	1622	1673
Sels	Maurits	1668	1745
Snellen	Jan	1642	1691
Span	Hendrik	1620	1695
Stachouwer	Fredrik	1628	1666
Star	Enno Doedes	1631	1707
Stellingwerf	Auke	1635	1665
Swart	Jacob Corneliszoon	1630	v. 1680
Sweers	Isaac	1622	1673
Tromp	Cornelis	1629	1691
Tromp	Maerten	1598	1653
Van Almonde	Philipps	1644	1711
Van Brakel	Pieter	1624	1664
Van Brakel	Jan	1638-1640	1690
Van Cats	Joris	1590	v. 1653
Van Cooperen	Jacob Jan	1669	1713
Van de Putte	Karel	1640	1695
Van den Broeck	Joris Pietersz	1610	1652
Van der Dussen	Paulus	1658	1707
Van der Dussen	Gerard	1636	1711

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Van der Goes	Philipps	1651	1707
Van der Hulst	Abraham	1619	1666
Van der Zaan	Willem	1621	1669
Van Ghent	Willem Joseph	1626	1672
Van Kampen	Jan	1610	1665
Van Nes	Aert Jansse	1626	1693
Van Nes	Jan Jansz	1631	1680
Van Roorda	Douwe Fije	1651	1697
Van Wassenaer	Jan Gerrit	1672	1723
Van Wassenaer	Jacob	1610	1665
Verburgh	Gideon	1600	1671
Verhaeff	Jan Aerts	1600	1662
Verschaar ou Verschoor	Nicolas	1621	1676
Verveen	Dirk Quirijn		1658
Vlugh	David	1623	1673
Waterdrincker	Sijbrand Barentsz		1652

Daniel Dessert, *La Royale*, Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la Marine royale*, thèse de doctorat d'État ès-lettres, Paris X-Nanterre, 1987, Paris, éditée à la Librairie de l'Inde, 7 vol., 1990 ; Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995 ; Jim Bender, <<http://anglo-dutch-wars.blogspot.com>> ; Luc Eekhout, *Het Admiraalenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*.



## LES PREMIERS AMIRAUX DE LA MARINE RUSSE

*Édith Ybert*

*Centre national de la recherche scientifique*

La marine russe a été officiellement créée le 20 octobre 1696, date à laquelle la *douma* (conseil) des boyards a adopté un texte devenu célèbre sous la forme de l'injonction : « Que des navires de guerre soient ! ». Il s'agit en fait du vote d'un programme de financement de la construction de navires, lequel fixe la contribution obligatoire des propriétaires fonciers laïcs et des monastères. En réalité, cette marine, œuvre de Pierre le Grand, ne naît pas du néant. En effet, sous le règne de son père, Alexis Mihailovič (1645-1676), des chantiers de construction navale ont été créés et des étrangers recrutés, pour moderniser l'armée et implanter des techniques occidentales en Russie. Cependant, la première frégate qui y est construite, lancée à Astrakhan, à l'embouchure de la Volga dans la mer Caspienne, en 1669, se fait capturer par des insurgés l'année suivante. Si cette première tentative a échoué, c'est en revanche dans le milieu des maîtres artisans étrangers travaillant à Moscou, que Pierre le Grand, encore enfant ou adolescent, s'est passionné pour la construction navale et pour la marine.

### LA NOUVELLE PUISSANCE MARITIME RUSSE

Les premiers amiraux de la marine russe sont ceux qui ont servi Pierre le Grand, depuis la seconde campagne d'Azov en 1696 jusqu'à sa mort en 1725. Avant de présenter leurs carrières, il convient d'évoquer rapidement le contexte historique. Au début du règne personnel de Pierre le Grand, en 1689, la Russie a pour seul port de commerce avec les Occidentaux, Arkhangelsk, sur la mer Blanche, bloqué par les glaces de décembre à mai. Elle a perdu au début du xvii<sup>e</sup> siècle ses positions sur la Baltique, et elle n'a pas d'accès à la mer Noire, dont les rives sont occupées depuis plusieurs siècles par les Tatars de Crimée, devenus vassaux des Turcs ottomans. Elle possède bien le littoral septentrional de la Caspienne et une façade maritime sur le Pacifique, mais cela ne lui est pas de grande utilité à ce stade de son histoire.

Pierre le Grand, qui reprend le dessein de ses prédécesseurs d'un accès à une mer libre, doit lutter sur deux fronts, au sud contre les Turcs, au nord contre les Suédois. Il ne peut le faire simultanément. Il doit avoir signé la paix avec les Turcs pour entrer en campagne contre la Suède, ce qu'il fait en 1700. La guerre contre cet État, au départ beaucoup plus puissant que la Russie, occupe la majeure partie du règne : défaite devant Narva en 1700 ; conquête de l'Ingrie et de l'embouchure de la Néva, où l'année suivante, en 1703, est créé Saint-Pétersbourg, régulièrement attaqué par les Suédois jusqu'en 1708 ; victoire de Poltava en 1709, marquant un tournant décisif dans la lutte contre Charles XII ; interventions, d'abord en Finlande puis en Suède elle-même, pour amener cette dernière à signer la paix en 1721. La Russie se voit ainsi reconnaître la possession de l'Ingrie, de l'Estonie, de la Livonie, et d'une partie de la Carélie, avec Vyborg.

154

Les opérations militaires sont surtout terrestres, mais la flotte protège les navires de commerce et la livraison de matériel industriel ou militaire à la Russie, et elle transporte troupes et ravitaillement. Elle remporte sa première victoire à la presqu'île d'Hangud – ou Hankö, dans le sud de la Finlande –, en 1714, à l'abordage, grâce à ses galères. Elle mène son premier combat d'artillerie contre des vaisseaux de ligne suédois, au large de l'île d'Ösel, en 1719. Enfin, elle acquiert la maîtrise de la Baltique : d'abord cantonnée au fond du golfe de Finlande, la flotte russe, après la prise de Vyborg en 1710, lance ses opérations vers Revel – aujourd'hui Tallin –, à partir de 1713, et vers Copenhague en 1716<sup>1</sup>. La Russie est devenue, en quelques années, une puissance maritime<sup>2</sup>.

Le développement de cette marine repose sur la création de chantiers de construction, d'arsenaux, de ports, de canaux, la formation d'hommes qui n'avaient pas de traditions maritimes, la mise en place des institutions

1 Pavel Aleksandrovič Krotov, « Flot na Baltijskom more », dans E. P. Buharkin (dir.), *Tri Veka Sankt-Peterburga. Enciklopedija*, t. I, *Os'mnadcatoe stoletie*, Sankt-Peterburg, SPbGU, 2003, livre II, p. 458-463.

2 Une mise au point sur ce sujet a été faite par l'historien pétersbourgeois Pavel A. Krotov, « Pierre le Grand et la naissance de la Russie comme puissance maritime : le volontarisme russe ? », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 563-573. Il est également intéressant de se référer à l'étude du Suédois Jan Glete, « Voiles et rames. Vaisseaux de guerre et marines dans la Baltique au XVIII<sup>e</sup> siècle (1700-1815) », dans Martine Accera, Jose Merino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes. XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, PUPS, 1985, rééd. 1998, p. 381-414, qui met en perspective le développement des marines danoise, suédoise et russe. L'auteur, qui, de son propre aveu, a peu utilisé de sources russes, n'a pu tirer profit de la somme que constitue Igor Dmitrievič Spasskij (dir.), *Istorija otečestvennogo sudostroenija (L'Histoire de la construction navale nationale)*, Sankt-Peterburg, Sudostroenie, 1994-1996, 5 vol., dont le premier tome est consacré à la marine à voile en bois.

appropriées, l'élaboration de règlements<sup>3</sup>. À cet effet, Pierre le Grand a enrôlé au service de la marine des soldats de ses régiments, des officiers de l'armée de terre, des hauts dignitaires de l'État, et il a fait appel à des étrangers. Des spécialistes des diverses branches techniques, des officiers et des marins de tous rangs ont été recrutés, principalement des Hollandais et des Britanniques, mais aussi des Slaves, Grecs ou Italiens de l'Adriatique, des Scandinaves, surtout Danois ou Norvégiens, et quelques Français. En 1697-1698, lors du voyage du tsar en Occident, avec sa « Grande ambassade », 640 Hollandais entrent au service de la Russie<sup>4</sup>, ainsi que des Anglais, dont le nombre varie, selon diverses estimations, entre quelques douzaines et cinq cents, chiffre bien improbable<sup>5</sup>. Les officiers de marine britanniques, dont les noms ont pu être identifiés, sont une cinquantaine, dont dix-neuf encore au service de la Russie à la mort de Pierre le Grand<sup>6</sup>.

#### TITRES ET FONCTIONS

Les termes russes de marine sont empruntés aux langues des nations maritimes de l'Occident, au hollandais, en premier lieu, mais également à l'anglais et au français, comme l'attestent des mots comme *flot* (flotte) ou *kordebatalija* (corps de bataille). Dès la campagne d'Azov, apparaissent les titres : *admiral*, *vice-admiral* et *šautbenaht*, qui vient du hollandais *schout-bij-nacht*, mot à mot « l'observateur de nuit »<sup>7</sup>, employé à côté de *arir-admiral* et remplacé plus tard par *kontr-admiral*. Selon les règlements maritimes des dernières années du xviii<sup>e</sup> siècle, l'amiral commande le corps de bataille, le vice-amiral l'avant-garde, le *šautbenaht* l'arrière-garde. L'organisation de la flotte de guerre est précisée

- 3 Sur la construction navale entreprise sous la direction de Pierre le Grand, analysée par des historiens du transfert technico-scientifique, voir Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française. Quelques exemples de circulation des idées », dans Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'Influence française en Russie au xviii<sup>e</sup> siècle*, Paris, Institut d'Études slaves/PUPS, 2004, p. 521-538.
- 4 J.S.A.M. Van Koningsbrugge, « The Dutch Republic, Sweden and Russia, 1697-1707 and the secret activities of Cornelis Cruys (1702-1704) and Johannus van der Burgh (1707-1708) », dans Emmanuel Waegermans (dir.), *Russia and the Low Countries in the Eighteenth Century*, *Baltic Studies*, n° 5, Groningen, 1998, p. 51-61, *loc. cit.*, p. 51.
- 5 Anthony Cross, *By the Banks of the Neva. Chapters from the Lives and Careers of the British in Eighteenth-century Russia*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 161-162.
- 6 *Ibid.*, p. 166-169, 171. L'auteur utilise l'étude de 1724 publiée par le vice-amiral Cyprian-A.G. Bridge (éd.), *History of the Russian Fleet during the Reign of Peter the Great, by a contemporary Englishman (1724)*, London, Navy Records Society, 1899. Attribuée, aujourd'hui avec certitude, à John Deane, officier au service de la Russie de 1712 à 1721, elle demeure une source précieuse sur la marine de Pierre le Grand, particulièrement sur les officiers britanniques.
- 7 Sergej Ivanovič Elagin, *Istorija ruskogo flota. Period azovskij*, Sankt-Peterburg, Gogenfel'den, 1864, p. 253.

dans la *Charte navale*, l'*Ustav morskij*, de 1720, que Pierre le Grand a fait rédiger selon des directives précises sur l'emploi à cet effet des règlements en vigueur dans les marines anglaise, française, danoise, suédoise et hollandaise<sup>8</sup>, tous traduits préalablement en russe. Les trois escadres principales, corps de bataille, avant-garde, arrière-garde sont composées de divisions (*divizii*) désignées par les pavillons blanc, bleu et rouge. Ainsi apparaissent les dénominations : amiral, vice-amiral et *šautbenahť* du pavillon blanc, du pavillon bleu et du pavillon rouge<sup>9</sup>, selon un système emprunté aux marines hollandaise et anglaise<sup>10</sup>. À la tête de toute la flotte, se trouve un *general-admiral*. Enfin, il est important de signaler que le terme *flagman*, emprunté aussi au hollandais, est également employé pour désigner les amiraux. Il peut s'étendre au rang immédiatement inférieur de capitaine-commandeur. Quant au terme *admiraltejstvo*, Amirauté, il désigne en fait un arsenal, et le titre d'*admiralteec*, le directeur des constructions navales.

156

#### RUSSES ET ÉTRANGERS

Vingt personnes ont porté un titre d'amiral pendant le règne de Pierre le Grand, en plus du tsar lui-même qui a poursuivi, parallèlement à ses autres activités, une carrière d'officier de marine, commençant comme capitaine sur une galère engagée dans la seconde campagne d'Azov (1696), et terminant comme amiral<sup>11</sup>. Parmi eux, seize sont des étrangers. Cet article présente leurs parcours et modes de recrutement, sans aborder bien des points intéressants comme leur motivation à venir servir dans la marine russe naissante ou les conditions d'exercice de leur commandement.

Cette écrasante majorité d'étrangers encadre une marine où, au fil des années, de plus en plus d'officiers sont russes. Dès 1697, des nobles russes ont été envoyés acquérir une formation navale, en Italie pour les deux tiers, en Angleterre et à Amsterdam, pour les autres<sup>12</sup>. À leur retour, seuls quatre d'entre eux réussissent l'examen auquel les soumet Pierre le Grand en personne, à Voronej, et trois apparaissent pour une courte durée sur les

8 N.A. Voskresenskij, *Zakonodatel'nye akty Petra I*, Moskva-Leningrad, Akademija Nauk SSSR, 1945, p. 57.

9 *Ustav Morskij*, Moskva, Novator, 1993 (réimp. de l'édition de 1763), p. 13-14. Cette charte, parue en 1720, est restée en vigueur, à quelques modifications de détail près, jusqu'en 1853, à l'exception des années 1797-1804, pendant lesquelles elle n'avait plus cours.

10 C.A.G. Bridge, *History of the Russian Fleet*, *op. cit.*, p. 121-122.

11 Voir annexe.

12 S. I. Elagin cite une liste de *stol'nik* (nobles de rang immédiatement inférieur à celui de boyard) envoyés à l'étranger : 45 en Italie, 22 en Angleterre et à Amsterdam : Sergej Ivanovič Elagin, *Istorija russkogo flota*, *op. cit.*, Annexes II, p. 223-225.

listes du personnel de la Marine<sup>13</sup>. Des officiers sont formés à partir de 1701 dans l'École de mathématique et de navigation, créée à Moscou avant qu'elle ne soit partiellement transférée à Saint-Pétersbourg, en 1715, mais aucun n'est nommé amiral pendant le règne de Pierre le Grand, et les postes de commandement sont majoritairement détenus par des étrangers jusqu'à la fin du règne.

L'importance du rôle des étrangers dans le haut commandement de la marine russe est un sujet controversé. Skrickij qui vient de publier un livre sur les amiraux de Pierre le Grand, constatant qu'en 1725, sur onze amiraux, trois sont russes, dont le général-amiral, soutient l'opinion que les « professionnels étrangers ont joué des rôles importants, mais de second plan »<sup>14</sup>. Cette opinion repose sur la prise en compte de la seule hiérarchie officielle et semble peu fondée. Pour sa part, l'historien Veselago, dont les travaux de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle font toujours autorité, voit en Fedor Matvevič Apraksin, Russe dirigeant la construction navale puis général-amiral, et en Kornelij Krjujč, Hollandais d'origine norvégienne, recruté comme vice-amiral dès 1698, les deux grands collaborateurs de Pierre le Grand en matière maritime, le tsar ayant joué personnellement le rôle de premier plan<sup>15</sup>.

La division entre Russes et étrangers ne semble pas le meilleur angle pour connaître les amiraux du règne. Il est plus éclairant de les classer selon le déroulement de leur carrière. C'est ainsi qu'il faut distinguer d'abord deux groupes, suivant que l'activité navale des ces amiraux a été ou non prédominante dans leur carrière. Les amiraux qui ont surtout servi dans la marine, peuvent eux-mêmes être classés en deux sous-groupes : ceux qui ont accédé d'emblée au rang d'amiral et ceux qui ont servi à différents grades dans la marine russe.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 210-211.

<sup>14</sup> Nikolaj Vladimirovič Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, Moskva, AST, 2004, p. 29.

<sup>15</sup> Feodosij Fedorovič Veselago, *Kratkaja istorija russkogo flota*, Sankt-Peterburg, Imp. V. Demakov, 1893, p. 69-70.

Premiers amiraux de la Marine russe  
(Par ordre chronologique de début de carrière ou d'entrée dans la marine russe)

Nom / Nationalité	Naissance	Entrée dans la Marine russe	Contre-amiral	Vice-amiral	Amiral	Général-Amiral	Mort
Pierre Le Grand Tsar (1682) puis empereur (1721)	1672		1709	1714	1721		1725
LEFORT François Jacob Genevois	1656				1625 ou 1696		1699
LIMA Jurij Stepanovič Génois				1695 ou 1696			1702
de LOZ'ER Baltazar Emeljanovič Français ou Vénitien			1695 ou 1696				
KRJUJC (CRUYS) Cornelis Hollandais	1657	1698		1698	1721		1727
FAN REZ (VAN REEZ) Jan Hollandais		1698	1698				1705
GOLOVIN Fedor Alekseevič Russe	1650				1699		1706
APRAKSIN Fedor Matveevič Russe	1661				1707	1708	1728
MENŠIKOV Aleksandr Danilovič Russe	1673		1716	1721	1727		1729
SINJAVIN Naum Akimovič Russe			1721	1727			1738
BOCIS Ivan Fedoseevič Grec (ou Slave) de Dalmatie		1702	1702				1714
ŠELTING (SCHELTINA) Vejbrant Hollandais		1702	1717				1718
FAN GOFT (VAN HOOFT) Jan Hollandais		1703	1721				1726
SIVERS Peter Danois	1674	1704	1719	1721	1727		1740
ZMAEVIČ (ZMAJEVIČ) Matvej Hristoforovič. Slave de Peraste	1680 ?	1710	1719	1721	1727		1735
TREZAL' (TREZEL) Samuil Hollandais		1714	1714				1715
PADDON George Anglais	Baptisé en 1670	1717	1717				1718
GORDON Thomas Écossais	v. 1660	1717	1719	1721	1727		1741
SANDERS (SAUNDERS) Thomas Anglais		1717	1721	1732			1733
VIL'STER (WILSTER) Daniel Danois	v. 1664	1721		1721			1732
DUFFUS, Keneth Sutherland Écossais		1722		1723			1732

Principales sources : Nikolaj Vladimirovič Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, Москва, AST, 2004 ; John Charnock, *Biographia Navalis*, London, R. Faulder, 1794-1798

## LES AMIRAUX DONT LA PLUS GRANDE PARTIE DE LA CARRIÈRE SE PASSE DANS D'AUTRES CORPS QUE LA MARINE

Appartiennent à ce groupe les trois premiers amiraux commandant la flotte lors de la seconde campagne d'Azov (1696). Tous trois sont des militaires d'origine étrangère, sans expérience maritime : le Genevois François Lefort, devenu l'ami et le conseiller intime de Pierre le Grand, promu général en 1693 et nommé amiral par le tsar, presque à son corps défendant, en 1695 ou 1696 ; le Génois Lima, colonel de son état, promu vice-amiral au même moment et qui retourne dans l'armée de terre dès 1698 ; et un autre colonel, de Loz'er, d'origine vénitienne ou française selon les sources, lui aussi promu *šautbenabt* pour cette campagne. Ces premières nominations sont occasionnelles, en une période où l'improvisation joue un grand rôle dans la création de la marine.

Deux autres amiraux doivent être rattachés à ce groupe, bien qu'ils diffèrent grandement des premiers. Il s'agit des Russes Fedor Alekseevič Golovin et Aleksandr Danilovič Menšikov. Golovin, d'une ancienne famille noble, grand diplomate qui a négocié le premier traité avec la Chine, cumule de nombreuses fonctions dont celles de chef du *prikaz* (département) de la Guerre, du Palais de la monnaie et de chef du *prikaz* des Ambassadeurs, en charge des Affaires étrangères. Nommé amiral à la mort de Lefort en 1699, il s'est déjà occupé du recrutement des marins lors de la première ambassade en Occident de 1697-1698. Il n'assume pas, en fait, le commandement en chef de la flotte, ce que fait le vice-amiral Krjujc, mais il a la haute main sur l'administration, l'enseignement – il dirige l'École de navigation de Moscou – et le financement de la construction navale et de la marine. Enfin, l'ambitieux et cupide Menšikov, un roturier qui devient le favori de Pierre le Grand après la mort de Lefort et le reste la majeure partie de son règne, nommé feld-maréchal au lendemain de la victoire de Poltava, a été le premier gouverneur de Saint-Petersbourg. Il est plus un chef d'opérations terrestres qu'un marin. Cependant, en tant qu'homme de confiance de Pierre le Grand, il doit suivre l'accomplissement de divers programmes de constructions navales et de fortifications. Capitaine en 1708, capitaine-commandeur en 1712, *šautbenabt* en 1716, il commande l'escadre de Kronstadt cette même année, lors du second voyage en Occident du tsar et de l'absence du général-amiral qui l'accompagne<sup>16</sup>

Ces hommes aux multiples fonctions, dont celle d'amiral, caractérisent le début du règne. Mis à part Menšikov, ils meurent tous entre 1697 et 1706. Ils ont concouru à construire et à organiser la flotte d'Azov et celle de la Baltique. Pierre le Grand appartient aussi à ce groupe, mais son rôle est tout à la fois primordial et spécifique.

16 N.V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 488-489.

## LES AMIRAUX DIRECTEMENT NOMMÉS OU RECRUTÉS À CE RANG

Cette catégorie comprend Fedor Matveevič Apraksin, qui remplace Golovin comme amiral en 1707, puis est promu au rang de général-amiral l'année suivante ; des vice-amiraux : Krjujc, un Hollandais au rôle éminent, Daniil Wil'ster, un Danois, et lord Duffus, un Écossais, recrutés le premier, en 1721 et le second, en 1722 ; des contre-amiraux : Van Reez, un Hollandais arrivé en même temps que Krjujc, Bocis, un Grec (ou Slave) de l'Adriatique, recruté en 1702, et dont le rôle dans la construction et l'utilisation des galères fut décisif, Trezel, un autre Hollandais, et George Paddon, un Britannique, recrutés respectivement, en 1714 et en 1717, aux carrières courtes en raison de leur mort précoce.

160

Pierre le Grand, qui fut tout au long de son règne à la recherche de marins compétents, se fit aider dans cette mission par ses ambassadeurs à La Haye, à Londres ou à Constantinople. À l'exception de Wil'ster, tous ces amiraux étaient dans leur marine d'origine au mieux des « capitaines », alors que Pierre le Grand aurait voulu prendre à son service des officiers de plus haut rang. Par exemple, en Hollande, il propose au vice-amiral Gilles Schey de venir poursuivre sa carrière en Russie, mais celui-ci le renvoie sur Krjujc, qui a navigué au commerce pendant vingt-cinq ans et est alors maître d'équipage à l'Amirauté d'Amsterdam<sup>17</sup>.

Dans certains cas, le tsar s'entend avec les puissances, qui laissent leurs officiers partir à son service. Ces recrutements – qui ne peuvent se faire qu'à la fin des conflits dans lesquels ces puissances sont elles-mêmes engagées – ont souvent lieu après des négociations longues et compliquées. Les contrats d'engagement de Krjujc et de Van Reez, signés pour des durées de trois ou quatre ans, le sont en accord avec l'Amirauté d'Amsterdam qui y est nominalement mentionnée<sup>18</sup>. Dans d'autres cas, qui semblent les plus nombreux, ce sont des officiers en défaveur ou en dissidence qui s'engagent au service du tsar. Dans le cas de Bocis, il entre au service de la Russie en ayant souscrit un contrat si peu précis que Skrickij envisage qu'il a un problème avec Venise qu'il doit quitter<sup>19</sup>. C'est aussi le cas de plusieurs Britanniques : Pierre le Grand était convaincu de la supériorité de leur marine en matière de construction navale et de commandement des navires. Son ambassadeur à Londres, Kurakin, négocie pendant deux ans le recrutement de George Paddon<sup>20</sup> qui, après avoir commandé une escadre de sept bateaux envoyée au Maroc en 1713, est mis en demi-solde à son retour.

17 Jacob Scheltema, *Anecdotes historiques sur Pierre le Grand et sur ses voyages en Hollande et à Zaandam, dans les années 1697 et 1717*, Lausanne, M. Ducloux, 1842, p. 124-125.

18 S. I. Elagin, *Istoriia russkogo flota*, op. cit., Annexes II, p. 191-193, 199-200.

19 N. V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 275.

20 *Ibid.*, p. 374-375.

C'est finalement à Amsterdam, en 1717, qu'en situation délicate dans la marine anglaise, Paddon entre au service de Pierre le Grand, avec le contrat le plus généreux qu'aucun officier étranger n'ait négocié<sup>21</sup>.

Dans les dernières années du règne, ce sont toujours des officiers en dissidence qui entrent au service du tsar, devenu empereur au lendemain de la signature de la paix avec la Suède, mais ils le font de leur propre initiative. L'Écossais lord Duffus, après avoir commandé plusieurs navires de sa Majesté, s'est engagé dans la rébellion jacobite de 1715 et a été emprisonné à la Tour de Londres<sup>22</sup>. C'est de Suède, après la fin des hostilités, que Duffus s'adresse au général-amiral Apraksin pour lui demander un poste d'intendant général, avec le rang de vice-amiral<sup>23</sup>. Enfin, Wilster a lui aussi eu des problèmes avec la justice militaire de son pays d'origine, le Danemark. Après sa condamnation par un tribunal militaire, ce *šautbenabt* (contre-amiral) est passé à l'ennemi, et c'est la marine suédoise qui l'a promu vice-amiral pour fait de guerre<sup>24</sup>. La paix signée avec la Russie, il s'engage au service de l'empereur.

Dans ce groupe des amiraux, directement nommés ou recrutés à ce rang, se distinguent Apraksin et Krjujc. Apraksin, proche de Pierre le Grand dès son enfance, dirige d'abord la construction navale comme *admiralteec*, puis, comme général-amiral, il commande la flotte pendant vingt ans, et est présent sur tous les fronts, principalement sur celui de la Baltique lors des opérations terrestres et navales en Finlande, mais aussi sur la Caspienne, lors de la campagne de 1722-1723. Il préside le collège de l'Amirauté dès sa création en 1717. Souvent taxé d'indécision, il passe pour un valeureux exécutant des instructions précises et catégoriques de Pierre le Grand<sup>25</sup>. Il faut cependant lui reconnaître la qualité de grand serviteur de l'État, jouissant d'ailleurs de l'estime des officiers britanniques engagés dans l'escadre de la Baltique<sup>26</sup>. C'est Krjujc qui lui a servi de mentor, déployant ses compétences techniques dans des domaines aussi divers que la construction navale, le recrutement du personnel, l'hydrographie, la législation maritime, la formation et le commandement d'escadres à la mer. Vice-président du Collège de l'Amirauté, il épaula Apraksin dans tous les domaines et est même

21 Richard-H Warner, « Paddon, George », dans H.C.G. Matthew et Brian Harrison (dir.), *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford, Oxford University Press, 2004, t. 42, p. 316-317.

22 John Charnock, *Biographia Navalis, or impartial Memoirs of the Lives and Characters of Officers of the Navy of Great Britain, from the Year 1660 to the Present Time*, London, R. Faulder, t. II, 1795, p. 380-382.

23 N. V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 464-465

24 C. With, « Wilster », dans Carl Frederik Bricka (dir.), *Dansk biografisk Lexikon*, København, Gyldendalske Boghandels Forlag, 1904, vol. XVIII, p. 619-621.

25 « Apraksin », dans V.F. Novickij (dir.), *Voennaja Enciklopedija*, Sankt-Peterburg, Sytin, t. II, 1911, p. 613.

26 John Deane lui consacre trois pages élogieuses, mettant en avant ses compétences, son savoir-vivre, sa sobriété assez exceptionnelle, semble-t-il, dans la marine russe d'alors. Voir Cyprian-A.-G. Bridge (dir.), *History of the Russian Fleet*, op. cit., p. 77-80.

un proche de Pierre le Grand. Il y aurait beaucoup à dire sur ce personnage, dévoué au service du tsar, rigoureux et honnête, mais indépendant et cassant, ayant des rapports difficiles avec de nombreux subordonnés<sup>27</sup>.

#### LES AMIRAUX QUI ONT SERVI À DIFFÉRENTS ÉCHELONS DE LA MARINE RUSSE

162

Ce groupe est constitué d'un Russe, Naum Akimovič Sinjavin (ou Senjavin), à la carrière exceptionnelle : matelot en 1698, il est promu officier en 1708. Commandant une escadre de six vaisseaux, dont quatre confiés à des officiers britanniques<sup>28</sup>, lui-même sur le *Portsmouth*, il remporte la première victoire navale russe, considérée comme une victoire de haute mer, celle d'Ösel, en 1719, ce qui lui vaut sa promotion au grade de capitaine-commandeur, puis de *šautbenaht* après la signature de la paix avec la Suède<sup>29</sup>. Pour le reste, ce groupe comporte des étrangers engagés à différentes époques : les Hollandais Wybrandt Scheltinga et Jan Van Hooft, recrutés comme capitaines en 1702-1703 et promus *šautbenaht* en 1717 et 1721, le Danois Sivers dont le rythme de carrière est similaire, le Slave de l'Adriatique Zmaevič, affecté à la flotte des galères au commandement de laquelle il est promu *šautbenaht* en 1719, les Britanniques Gordon et Saunders, recrutés directement comme capitaines-commandeurs et promus *šautbenaht* après quelques années de service. Parmi ces étrangers, plusieurs sont en situation délicate dans leur patrie d'origine : Zmaevič, également appelé « Izmailovič », a dû abandonner les bouches de Kotor (Cattaro) sous domination vénitienne, à la suite d'un duel<sup>30</sup>, Gordon et Saunders appartiennent à un groupe de six officiers jacobites engagés par le tsar de passage en Hollande en 1717<sup>31</sup>.

Le déroulement de leur carrière atteste du fonctionnement d'une marine avec des officiers recevant un avancement selon leur mérite, comme cela se pratique ailleurs. Cependant, le fait que, vingt ans après la création de sa marine, Pierre le Grand recrute encore des amiraux ou des capitaines-commandeurs à l'étranger montre qu'il ne peut satisfaire les besoins d'encadrement de sa flotte par promotion interne. Mais, grâce au prestige acquis par sa marine dans les opérations menées sur la Baltique, il réussit à y attirer des marins de plus

27 Des recherches sur Krjujč ont été menées, conjointement à Saint-Petersbourg et dans sa ville natale de Stavanger, en Norvège ; il s'en est suivi plusieurs publications en norvégien ou en russe, dont Torgrim Titlestad, *Tsarens admiral. Cornelius Cruys i Peter den stores tjeneste*, Stavanger, Erling Skjalgssonselskapet, 1999, traduit en russe : *Carskij admiral. Kornelius Krjujč na službe u Petra Velikogo*, Sankt-Peterburg, BLIC, 2003.

28 Anthony Cross, *By the Banks of the Neva*, op. cit., p. 168.

29 N. V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 504-517.

30 *Ibid.*, p. 400.

31 Cyprian-A.-G. Bridge (éd.), *History of the Russian Fleet*, op. cit., p. 56.

haut rang : George Paddon, Thomas Gordon, un commandant britannique, « homme capable et de valeur »<sup>32</sup>, et le vice-amiral Wilster.

Enfin, Pierre le Grand a lui aussi mené une carrière navale, capitaine lors de la campagne d'Azov, *šautbenahť*, en 1709, après la victoire de Poltava, vice-amiral après la victoire de Hankoo et amiral au lendemain de la paix avec la Suède. Ce ne sont pas des titres honorifiques. Le tsar a réellement commandé des galères, des vaisseaux de ligne ou des escadres mais comment ce souverain se comporte-t-il au sein de sa marine ? Skrickij souligne son respect de la hiérarchie en place. Le ministre plénipotentiaire danois, Just Juel, qui a servi dans la marine de guerre danoise avant d'être envoyé en Russie, décrit le tsar allant, lors de la campagne de Vyborg (1710), chercher ses ordres, chaque jour, chez le vice-amiral Krjujč et, lorsqu'il a une demande à lui présenter, attendant que la réponse de Krjujč ait été approuvée par le général-amiral avant de passer à l'exécution<sup>33</sup>. Plusieurs interprétations sont possibles : soit le tsar a une conduite aussi formaliste pour donner l'exemple, soit il s'adonne à son goût immodéré pour les parodies burlesques. S'il aime à pratiquer des activités modestes, peu protocolaires, Pierre le Grand a aussi un goût prononcé pour les mascarades, s'amusant dans le « scandale et la provocation » selon l'expression de Roger Portal<sup>34</sup>. Tout en laissant ouverte cette question, il est intéressant de constater qu'en campagne le tsar se fait appeler « Petr Alekseevič » ou « Petr Mihailovič », comme n'importe lequel de ses sujets, mais que, dans le même temps, il mène avec Menšikov ou avec le capitaine Sinjavin, et pas exclusivement avec eux, une abondante correspondance sur les constructions dans divers chantiers, sur les mouvements de navires entre Revel et Copenhague, par exemple, ou la fourniture de matériel militaire, sans se soucier de leur encadrement hiérarchique<sup>35</sup>.

## MÉSENTENTES ET PERFORMANCES

Comment des officiers supérieurs venus d'horizons si différents coopèrent-ils au sein de la jeune marine russe ? Il y a eu beaucoup de conflits entre eux, conflits de préséance, mais pas seulement. L'Histoire a retenu les rapports orageux entre le vice-amiral Krjujč et Bocis, si hostiles l'un envers l'autre

32 John Charnock, *Biographia Navalis*, op. cit., t. II, p. 309. Voir aussi Anthony Cross, *By the Banks of the Neva*, op. cit., p. 171.

33 Just Juel, cité par Evgenij Viktorovič Tarle, *Russkij flot i vnešnjaia politika Petra I*, Moskva, 1949, rééd. Sankt-Peterburg, BRASK, 1994, p. 38.

34 Roger Portal, *Pierre le Grand*, Bruxelles, Complexe, 1990, p. 40.

35 N. V. Skrickij cite de nombreux extraits de lettres contenant ordres et rapports échangés directement entre Pierre le Grand et Menšikov (*Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 480-499), et avec Sinjavin, dans les années 1712-1717 (*ibid.*, p. 508-513) ; ils proviennent de Vasilij Berh, *Sobranie pisem imperatora Petra I k raznym licam s otvetami na onye*, Sankt-Peterburg, Pečatano v Morskoj tipografii, 1829-1830.

qu'Apraksin rapporte au tsar, en 1713, à la veille d'une campagne en Finlande, que, pour temporiser, il prend Bocis avec lui et laisse Krjujc sur un vaisseau près de Kronstadt<sup>36</sup>. Krjujc est également en très mauvais termes avec son compatriote Van Reez. L'historien russe Elagin nous dit aussi que ce même vice-amiral a une passion pour tout ce qui est hollandais, et une forte aversion pour les Anglais, pourtant nombreux sur les chantiers et les vaisseaux<sup>37</sup>. Enfin, le différend entre le Danois Sivers et l'Écossais Gordon est aussi relaté par plusieurs auteurs. Le grave grief que le contre-amiral Gordon expose au tsar, lors d'une soirée très arrosée, est que le contre-amiral Sivers a, lors de l'affectation des lieutenants et des équipages sur les différents navires, donné les meilleurs aux commandants danois et hollandais, et qu'il a envoyé tous les incapables aux Britanniques<sup>38</sup>. Là apparaissent bien des difficultés proprement liées aux antagonismes entre représentants de diverses nations, qui s'ajoutent à des rivalités de personnes. La mésentente au sommet entre Gordon et Sivers divise les officiers entre leurs partisans et leurs adversaires, Sivers ayant gagné le soutien du Britannique Saunders<sup>39</sup>.

En ce qui concerne les rapports entre les amiraux de la flotte des galères et ceux de la marine à voile, il y a tout lieu de penser qu'il y a eu bien des antagonismes entre eux, outre ceux déjà mentionnés entre Krjujc et Bocis. Les officiers et équipages des galères sont des Slaves de l'Adriatique, des Italiens, des Grecs ou des Russes, formant un service distinct et de rang inférieur<sup>40</sup>. Or, cette flotte, particulièrement bien adaptée aux archipels de Finlande et de Suède, a joué un rôle décisif dans l'offensive contre la Suède.

Ces mésententes n'ont pas empêché la marine russe de devenir performante en quelques années et d'atteindre un degré d'organisation, d'ordre, de professionnalisme et de puissance qui lui a donné la maîtrise de la Baltique. Dans certains domaines, comme celui de la standardisation des vaisseaux de guerre, la Russie a obtenu des résultats brillants, et a, pendant quelques années, pris de l'avance sur le modèle britannique qui l'avait en grande partie inspirée<sup>41</sup>. Pour expliquer ces performances, en dépit des conditions de recrutement des officiers de marine précédemment évoquées, quatre raisons peuvent être mises en avant :

- Le caractère éminemment personnel du service. En effet, il faut prendre en considération que, dans les marines de l'époque, les officiers sont davantage

<sup>36</sup> N. V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 287.

<sup>37</sup> S. I. Elagin, *Istorija ruskogo flota*, op. cit., p. 207-208.

<sup>38</sup> Cyprian-A.-G. Bridge (dir.), *History of the Russian Fleet*, op. cit., p. 84-87.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 87.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 94.

<sup>41</sup> Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », art. cit., p. 533.

au service d'un souverain qu'ils se sont engagés à servir par serment, qu'au service d'un État ou d'une nation, au sens récent du terme. Dans le Code naval de 1720, il est précisé que « le général-amiral ou le commandant en chef représente la personne du souverain et doit être obéi dans toutes les affaires liées à l'intérêt du souverain et de l'État »<sup>42</sup>. Il y a là un principe supérieur à tous les antagonismes.

- Le maintien de la discipline grâce à l'application de règlements stricts, punissant de nombreux manquements par la peine de mort. Plusieurs amiraux comparaissent devant des cours martiales dont Krjujc, condamné à mort, en 1714, pour la perte d'un bateau de ligne, et qui est envoyé effectivement en exil pendant un an. Menšikov, dénoncé en 1714 pour détournement de fonds de l'État, doit rendre une bonne partie des énormes sommes qu'il a subtilisées. Mais cette sévérité est-elle plus grande que celle des autres marines de l'époque ?
- L'énergie de Pierre le Grand, son acharnement à triompher de tous les obstacles, son esprit positif s'appliquant à l'efficacité immédiate, sa volonté puissante et implacable, sa capacité à placer aux postes essentiels des hommes fidèles et le plus souvent compétents, quitte à leur faire cumuler beaucoup de fonctions diverses, comme nous l'avons vu au début de son règne.
- L'expertise et les exemples donnés par des dizaines d'officiers issus de marines plus anciennes.

Bien sûr, la marine russe décline après la mort de Pierre le Grand, mais les institutions qu'il a mises en place subsistent, et elles permettent un nouvel essor lorsque la marine est à nouveau au service d'une grande volonté politique, sous Catherine II.

---

<sup>42</sup> *Ustav Morskoj, op. cit.*, p. 2.



## DU CASSE, UNE ÉLÉVATION UNIQUE, ET UNE CARRIÈRE DE TRAVERSE SOUS L'ANCIEN RÉGIME

*Philippe Hrodej*

Il m'apparaît toujours des plus étranges, même si mes recherches ne portent plus sur ce grand personnage depuis quelque temps, que l'historiographie maritime tout comme son Béarn natal et par extension la Guyenne fassent aussi peu de cas de Jean Du Casse. C'est en partie la raison pour laquelle cette première partie se veut résolument comparative. À clamer que ce lieutenant général est assurément le marin qui, de tout l'Ancien Régime, a eu la carrière la plus extraordinaire, la plus rapide au vu de ses origines, tout en demeurant parfaitement méconnu du grand public, la preuve devient nécessaire. Sans doute faut-il confronter l'ensemble des carrières des officiers généraux de la marine du Roi. De quoi préciser les tenants qui ont autorisé une semblable élévation. De quoi encore brosser les grandes lignes d'une vie riche et marginale, d'une bonne fortune de mer dans le cadre du service dû au monarque, dû à l'État. Évoluer sur un chemin de traverse, loin des rayons du soleil versaillais exige l'assurance de solides appuis, c'est par conséquent l'homme de réseau qui sera étudié pour finir.

### AIMABLE PARANGONNAGE

Saint-Simon dans ses Mémoires remarque que l'amiral :

aurait été maréchal de France, si son âge l'eût laissé vivre et servir ; mais il était parti de si loin, qu'il était vieux lorsqu'il arriva. C'était un des meilleurs citoyens et un des meilleurs et des plus généreux hommes, qui sans bassesse se méconnaissait le moins, et duquel tout le monde faisait cas lorsque son état et ses services l'eurent mis à portée de la Cour et du monde<sup>1</sup>.

Du Casse est parti de loin et, comme le remarque le duc, très tard. En 1688, lieutenant de vaisseau depuis deux ans, il est placé 99<sup>e</sup> à l'ancienneté sur 129,

<sup>1</sup> Saint-Simon, *Mémoires*, Yves Coirault éd., Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1985, t. IV, p. 8-9.

sans compter 11 capitaines de galiote : certains occupent ce grade depuis 1662. Un an plus tard, il est fait capitaine de frégate. Capitaine de vaisseau en 1693, il se retrouve 131<sup>e</sup> sur une liste de 160 officiers de ce grade<sup>2</sup>. L'horizon paraît bien bouché, mais seul il possède certains atouts dont il saura profiter<sup>3</sup>. La confrontation des plans de carrière est éloquente.

Du Casse ayant joué un rôle inappréciable à Velez Malaga, il apparaît logique de commencer cette analyse en regroupant tous les commandants des vaisseaux ayant participé à cette dernière grande bataille en ligne de file du règne louis-quatorzien, soit une liste de 51 noms où sont retracées les carrières, non pas à l'année, mais au mois, ce qui est beaucoup plus précis et autorise plusieurs séries de calculs. Cela permet d'abord de mesurer l'écart depuis l'entrée dans la marine du Roi jusqu'au grade de capitaine de vaisseau ( $\Delta 1$ ). Cette accession au sein de la première marine fabriquée par Colbert s'effectue, à près de 50%, avec le grade d'enseigne de vaisseau, à 35% comme garde de la marine. Du Casse relève des six marins recrutés directement avec le grade de lieutenant de vaisseau, ainsi que les commandeurs d'Ailly et Du Palais, Bagneux, Belle-Isle-Érard et Châteaurenault, tandis que Relingue et Villette-Mursay sont recrutés comme capitaines de vaisseau, Victor-Marie d'Estrées étant hors concours, si l'on peut dire. À prendre cette durée de service, Du Casse arrive en treizième position. En prolongeant la chose jusqu'à la dignité de chef d'escadre ( $\Sigma 1 = \Delta 1 + \Delta 2$ ), il n'y a plus guère que Châteaurenault, Villette-Mursay et le bailli de Lorraine à être allés plus vite. Du Casse parvient à la dignité de lieutenant général des armées navales en 256 mois. Seuls 23 des 51 hommes précités obtiennent cet honneur. Or, voici quelqu'un qui n'a jamais combattu dans aucune bataille navale digne de ce nom, à l'exception de Velez Malaga. Gouverneur de la Tortue et côte de Saint-Domingue, Du Casse n'était ni à Bantry, ni à Béziers, Barfleur, La Hougue, ou, encore, à Lagos. Il n'a, jusqu'en 1704, jamais servi sous quiconque.

2 Archives nationales (Arch. nat.), série ancienne 155 Mi 40, fonds Rosambo. Liste des officiers de marine de 1688 et 1693.

3 Sources et bibliographie ayant permis la constitution des tableaux placés en annexe : Arch. nat., série marine, dossiers personnels C1 ; C. R. Dassié, *Architecture royale [...] avec la liste générale des officiers de Marine suivant l'ancienneté réglée par les commissions du Roy en l'année 1673*, Paris, Laurent d'Houry, 1695 ; Daniel Dessert, *La Royale Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996 ; Jean-François d'Hozier, *Ordre royal et militaire de Saint-Louis, recueil de tous les membres*, vol. I & II, Paris, 1817 (accessible sur internet) ; Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002 ; Marie-Christine Varachaud, « Qui étaient les capitaines de vaisseaux du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, avril-juin 1992, n° 582, p. 311-338 ; Michel Vergé-Franceschi, « Les officiers généraux de la marine royale en 1715 », *Revue historique*, janv.-mars 1985, n° 553, p. 131-157 ; *id.*, « Les officiers généraux de la Marine royale (1669-1774) », *Revue historique*, oct.-déc. 1987, n° 564, p. 335-360 ; *ibid.*, *Les Officiers généraux de la marine royale 1715-1774, origines, conditions, services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 ; *ibid.* (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002.

Le Béarnais a toujours été son propre chef sur la mer jolie. S'il occupe un poste conforme à son rang à Velez, puis lors du blocus de Barcelone en 1706, il est ensuite, et jusqu'à sa dernière minute passée sur un vaisseau, le commandant en chef.

À la liste précédente doivent s'ajouter tous les chefs d'escadre nommés durant le règne du Roi-Soleil<sup>4</sup>, nouvelle liste de 25 noms. Le premier critère n'est pas significatif : si 8 futurs officiers généraux sont entrés avec le grade de lieutenant de vaisseau, 9 ont été directement reçus capitaine de vaisseau ou capitaine de frégate (Duguay-Trouin). Le deuxième critère ( $\Sigma_1$  ou  $\Delta_2$  nombre de mois passés comme capitaine de vaisseau) est plus révélateur : sont plus rapides le duc d'Albemarle, le marquis d'Amfreville, Jean Bart, le marquis de Preuilly d'Humières et Tourville, le vice-amiral Jean d'Estrées étant hors catégorie.

En fusionnant les deux listes, soit 74 noms une fois ôtés les Estrées père et fils, et en observant le critère  $\Sigma_2$  ( $= \Sigma_1 + \Delta_3$ ), seuls Villette-Mursay (lié aux Beaufort, Gondi, Estrées, à Colbert et cousin de Mme de Maintenon), le duc d'Albemarle (appartenant à la famille royale d'Angleterre, frère du maréchal de Berwick), Preuilly d'Humières (dont la naissance s'est révélée déterminante), et Tourville (lié aux Condé) ont gravi les échelons avec plus de célérité... mais tous quatre ont été recrutés avec le grade de capitaine de vaisseau. Pour finir, une troisième et dernière liste, celle des lieutenants généraux promus durant le siècle des Lumières fournit 60 noms supplémentaires et, pour ne s'arrêter qu'à l'accès à cette dignité, seul le duc d'Antin connaît une ascension plus rapide, avec 135 mois de service en  $\Sigma_2$  ; le duc d'Anville (petit-fils de Du Casse) et d'Estaing sont hors catégorie. Bien entendu, cette fois, 95% de ces lieutenants généraux étant passés par les gardes de la marine, la carrière est naturellement plus longue. Du Casse, qui vient juste après ces braves gens, avait son père qui vendait des jambons à Bayonne, s'il faut en croire Saint-Simon.

Du Casse est le seul Gascon à parvenir à la dignité de lieutenant général des armées navales sous Louis XIV : Jacques-Auguste de Rybeyrette et Joseph de Mons ne furent que chef d'escadre. Il est issu de la petite bourgeoisie paloise, *a priori* sans appui, en tout cas pas de cette dimension. Roturier, il l'est resté. Accédant à ces dignités successives, il reçoit les honneurs de la noblesse sans avoir à réclamer un anoblissement comme cela a été le cas pour Jean Bart (1694), Duguay-Trouin (1709) ou Froger de la Rigaudière (1711). Fait chevalier de

4 Ont été exclus, pour des raisons de cohérence de carrière, les chefs d'escadre décédés avant 1685 : Guillaume d'Almeras (†1676), Hector Des Ardens (†1675), Pierre I<sup>er</sup> de Certaines de Fricambault (†1666), Mathurin Gabaret (†1671), La Rabesnière-Treillebois (†1672), Henri Cauchon-Davise, chevalier de Courtagnon de Lhéry (†1684), Damien, marquis de Martel (†1681), François, commandeur de Neuchêze (†1667), chevalier Paul (†1667), Louis-Gilles de La Roche Saint-André (†1668), Jacques d'Escoubleau, comte de Sourdis (†1645), François de Thurelles-Thiballier (†1672), Jean-Baptiste, chevalier de Valbelle (†1681).

Saint-Louis, il devient, comme le dit Hervé Pinoteau, « noble aux yeux du public ». Et puis, il n'a pas de nom à transmettre, n'ayant que deux filles dont une illégitime. C'est donc un vilain qui reçoit la croix de chevalier de Saint-Louis en 1697 (11 années de service) et est fait commandeur de l'ordre en 1711. Le Roi a institué cet ordre, dont il est Grand Maître, en 1693. Si l'on excepte Amblimont, Châteaurenault, les Estrées père et fils et Pannetié, faits commandeurs ou grands croix directement l'année de création, seuls Jean Gabaret, Nesmond, Relingue et Villette-Mursay ont eu, avec Du Casse, le privilège de recevoir ces deux décorations du vivant de Louis XIV. Sauf que, dans ce dernier cas, Louis Dieudonné n'avait pas le choix lorsqu'il fallut remettre le cordon rouge : son petit-fils et roi d'Espagne tenait à offrir la Toison d'Or à celui qu'il avait nommé son amiral des mers Océanes, et tant pis pour les preuves. Si Saint-Simon hurle au scandale universel à propos du chevalier puis marquis d'Asfeld, décoré en 1715, et fils d'un marchand de draps parisien, le père a été anobli en 1653, s'il geint pour le marquis de Bay, fils d'un cabaretier de Besançon, décoré en 1707, il est plus nuancé pour Du Casse<sup>5</sup>. Pour une fois, Philippe V entend se passer de l'avis de son grand-père. Voici ce qu'il lui écrit à la suite du retour du troisième convoi d'Amérique :

Monsieur Du Casse vient de me rendre un service encore plus important que les autres, qui mérite que je lui donne une marque éclatante de ma reconnaissance, c'est pourquoi j'ai résolu de l'honorer de l'ordre de la Toison d'Or voulant bien le dispenser de faire ses preuves<sup>6</sup>...

Les preuves en question n'ont pas de rapport avec la catholicité, Du Casse ayant abjuré probablement en 1686, tout comme Belle-Isle-Érard, Duquesne-Guiton, Duquesne-Mosnier ou Villette-Mursay, Forant ou les Gabaret. C'est bien de la noblesse dont il est question. Parmi les marins, le comte de Toulouse en 1704 (n°635) et Victor-Marie Estrées en 1706 (n°642) reçoivent de Philippe V cette marque d'estime tant prisée, avant Du Casse en 1712 (n°658), distinction insigne et rarissime dans la marine<sup>7</sup>.

On a souvent voulu faire de Du Casse un corsaire, il l'a été oui et au service direct de Seignelay, un flibustier, il a du moins été leur chef et leur cerveau, mais rien de comparable avec un Jean Bart, un Duguay-Trouin ou un Forbin. Aussi bon navigateur, il le prouve en passant par trois fois entre les mailles anglaises durant la Succession d'Espagne, aussi bon chef de guerre, c'est visible à terre lors de la prise de Carthagène en 1697, en mer, lors des batailles de Sainte-

5 Saint-Simon est devenu l'allié de Du Casse, par la duchesse, fille du maréchal, duc de Lorges, un Durfort de Duras.

6 Archives des Affaires étrangères (AAE) : correspondance politique espagnole, vol. 218.

7 *Knights of the Golden Fleece, Spanish Fleece*, sur internet.

Marthe en 1702 et de Velez Malaga deux ans plus tard, la palette de ses talents est infiniment plus étendue. Du Casse est tout à la fois un homme de la mer et un homme de guerre, un marchand spécialisé dans le commerce négrier, un planteur, un entrepreneur, un diplomate et un homme d'État, voire un financier. Ce dernier aspect n'est pas à négliger : Du Casse, cadet d'une simple famille bourgeoise, est, dès 1703, crédité d'une fortune de 1 200 000 livres, de quoi égaler bien du monde dans la finance, gens qu'il connaît très bien. L'étude de Daniel Dessert quant au montant des actifs et des fortunes des plus gros financiers à la fin du règne de Louis XIV le situe dans la première catégorie, les 16 % des fermiers et autres partisans qui ont une fortune (actif-passif) comprise entre 1 et 1,5 million<sup>8</sup>. La fortune de Du Casse s'élève exactement à 1 269 000 livres<sup>9</sup>. Peu de recherches ont abouti quant à savoir le montant de la fortune laissée par tel ou tel. À relire la thèse de Michel Vergé-Franceschi, certes Jean Bart laisse 161.000 livres, La Galissonnière un patrimoine assez voisin, tout comme Châteaurenault, en partie par son mariage, ou Rouvroy pour les mêmes raisons. Certes Victor-Marie d'Estrées a reçu 800 000 livres de sa mère et est propriétaire de Sainte-Lucie, ainsi que d'habitations à la Guadeloupe et Saint-Domingue. Pour les autres amiraux de Louis XIV, de nombreux cadets, c'est la marine du Roi qui nourrit. Il n'y a qu'à les regarder se transformer volontiers en contrebandiers ou en pilliers, y compris les mieux nés, pour se convaincre que cela ne suffit pas toujours<sup>10</sup>. Du Casse a encore cette singularité : de plus pauvre, il est devenu le plus riche. Sa fortune vaut qu'on la compare à celle de Duguay-Trouin, dix fois moins élevée. Le Malouin, avec ses appointements et pensions, perçoit 16 000 livres, Du Casse 20 000 entre ses appointements ordinaires de lieutenant général (12 000) et sa pension (3 000). Il touche en sus des appointements extraordinaires (5 000). La grande différence, c'est que le Breton a placé 68% de la fortune familiale dans la constitution de rentes sur les aides et gabelles, soit une rente de 1 960 livres. Du Casse, pour plus de 10 000 livres de rentes annuelles, mais cela ne représente que 17% de sa fortune. Duguay-Trouin a près de 40 000 livres en mobilier, argent, bijoux, vêtements ou argenterie, presque autant que Du Casse, mais, dans un cas, cela correspond à 32 %, dans l'autre à seulement 4 % du total. Il y a la fameuse dot

8 Daniel Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1985, p. 135.

9 Arch. nat., MC/ET/XCVIII/517. Liquidation du 21 janvier 1752.

10 Philippe Hrodej, « Les convois français de la Carrera de Indias pendant la guerre de Succession d'Espagne », *Enjeux maritimes et conflits européens (xvi<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles)*, Enquêtes & Documents, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, n° 28, Ouest Éditions, p. 59-78. L'union avec l'Espagne dès 1700 entraîne nombre de ces officiers sur le chemin de la tentation, à travers des voyages en droiture effectués pour le compte de Madrid. Aux trois convois de Du Casse, il faut ajouter les escadres de Coëtlogon, de Châteaurenault, d'Oroigne, de Chabert, sans compter les mouvements individuels.

– 300 000 livres – de sa fille Marthe, instituée également son unique héritière. Le Béarnais n'a aucune terre, aucune propriété, il loue un hôtel à Paris. Les Bourbon, particulièrement celui de Madrid, lui doivent beaucoup d'argent, mais traînent dans sa succession nombre de promesses de particuliers, de billets, dont 50.000 livres d'habitants de Saint-Domingue, le tout dépassant le demi-million. Ainsi, des années après que Louis XIV ait mis fin à son gouvernement domingois, l'amiral laisse courir des créances corroborant tout le bien qu'en pensaient les pères Le Pers et Charlevoix, cités successivement.

172

Je me borne à ce qui regarde son gouvernement de Saint-Domingue [...] jamais homme ne fut plus populaire, plus humain, plus accessible, plus insinuant que lui. Il sut toujours se faire tout à tous et se plier comme il voulut partout en semblant le céder aux autres et se faire à leur goût, il les tourna tous au sien et s'en rendit le maître absolu... Tous l'aimaient et servaient par amour persuadés qu'ils en étaient chéris eux-mêmes. Tous lui obéissaient aveuglément et étaient prêts à le suivre partout où il les aurait conduit. Il pouvait à son gré les injurier, les menacer, même les maltraiter, rien ne choquait ces esprits si brutaux de qui il souffrait d'ailleurs qu'ils l'injuriassent à leur tour quand la patience leur échappait en l'appelant le Rouge parce que son poil tirait sur le roux ; chien d'huguenot parce qu'il avait été calviniste ; voleur, de quoi on verra ci-après la raison. Rien de tout cela ne le choquait et il n'en faisait que rire. Ce concert parlé admirable avait de son côté pour fondement une profonde politique qui le rendait maître des cœurs et de la part de ses colons, la grande facilité qu'ils avaient de l'aborder pour lui exposer leurs plaintes ou leurs besoins, sur quoi ils s'en retournaient toujours contents et trouvaient en lui une ressource assurée [...]. Il est certain que jamais homme ne parut plus généreux que ce gouverneur et que par sa générosité, il a infiniment contribué à peupler l'île de Saint-Domingue. Dès que quelqu'un voulait s'y établir, et n'avait pas de quoi faire des avances pour cela, il lui ouvrait sa bourse, lui prêtait ses nègres sans aucun intérêt, et souvent même il ne voulait pas reprendre ce qu'il avait prêté. Il ne pouvait voir un homme dans la misère sans chercher aussitôt le moyen de le soulager et il avait avec tout le monde des manières si simples et si bonnes que tous le chérissaient comme leur père. Ainsi on peut dire que quand même il y aurait eu quelque chose à dire aux moyens, dont il se servait pour s'enrichir, c'était du moins au profit du public et des particuliers, qu'il s'enrichissait<sup>11</sup>.

11 BnF, Ms fr. 8992, f° 107 ; R. P. Jean-Baptiste Le Pers, *Mémoire pour l'histoire de Saint-Domingue*, Paris, F. Barois, 1730-1731 ; R. P. Pierre-François-Xavier Charlevoix, *Histoire de l'île espagnole ou de Saint-Domingue*, Paris, J. Guérin, 1730, p. 261.

Grand seigneur sans seigneurie, riche mais généreux, Du Casse est hors norme, le seul à s'être enrichi sur le dos de la marine tout en contribuant au maintien à flot de cette dernière dans une période où, financièrement, elle était à genoux. Reste avant d'analyser les ressorts de cette élévation à présenter brièvement le personnage, la postérité lui ayant beaucoup moins souri qu'à d'autres<sup>12</sup>.

#### UNE VIE À SERVIR L'ÉTAT : UN HOMME UTILE

La vie de Du Casse s'inscrit assez précisément dans le règne de Louis XIV avec le décalage d'une décennie au commencement : Louis naît en 1638, Du Casse vers 1650 ; le Roi prend les rênes de l'État en 1661, l'adolescent palois entend le bois des vaisseaux craquer pour la première fois en 1666. Le soleil achève sa course le 1<sup>er</sup> septembre 1715, l'amiral s'est éteint deux mois plus tôt, malade, vieilli, épuisé par la route, par la mer, par ce long voyage.

Du Casse voit le jour en pays béarnais, à Pau. Rien dans sa famille qui touche directement à la mer, mais elle a des relations d'affaires probables, avec le milieu armateur de Bayonne ou de Ciboure. Il s'agit d'une petite bourgeoisie, qui choisit ses alliances dans la magistrature paloise, la noblesse alentour, s'enorgueillit d'un grand-père paternel ministre de la religion à Salies-en-Béarn, et d'un aïeul, côté maternel, concierge du château de Pau et valet de Jeanne d'Albret et de Henri de Bourbon, autant dire que le milieu baigne jusqu'à la Révocation dans un protestantisme profond. Profitons de l'occasion pour remercier Monsieur Taillemite d'avoir, dans la réédition de son *Dictionnaire des marins français*, accepté de ne plus tenir compte d'un acte de baptême qui est un vrai-faux introduit dans le dossier de Du Casse dans les années 1870. L'historiographie a la dent dure. Pas de naissance à Saubusse, pas en 1646, hors de question d'en faire un catholique<sup>13</sup>. Une éducation convenable au collège d'Orthez, et voilà le cadet de la famille qui, au fil du gave de Pau et de l'Adour, se retrouve écrivain sur un vaisseau de la Compagnie des Indes occidentales : le *Bayonnais*<sup>14</sup>. Périples triangulaires et droitures se succèdent, le jeune homme

12 L'un des descendants de l'amiral, en l'occurrence monsieur le sénateur Josselin de Rohan, président de groupe au Luxembourg et membre de la commission de la défense et des forces armées, à qui j'avais soumis l'idée de baptiser du nom de Du Casse une frégate, arguant du fait qu'après tout, si un Primauguet qui fait sauter son vaisseau pour embraser son adversaire avait réussi, celui qui était parvenu à redresser l'honneur de la France après la tragédie de Vigo, justement en ne perdant aucun de ses vaisseaux à Sainte-Marthe devant un ennemi supérieur en nombre, était en droit d'attendre pareille faveur, m'avait répondu que la marine de la République n'avait plus assez de bâtiments. Las, le sort s'acharne décidément !

13 Hrodej Philippe, « L'amiral Du Casse, le point sur des origines controversées », *Passé, présent et avenir du port de Bayonne*, Bayonne, Société des sciences, lettres et arts de Bayonne, 2000, p. 55-66.

14 Archives départementales des Pyrénées-Atlantiques, minutes notariales III E 4074 et 4075.

troque sa plume contre un compas et sort du trou noir où les archives le perdent jusqu'en 1676. Il ressurgit capitaine de navire, propriétaire et armateur. Son port d'attache est Dieppe. Il s'insinue parmi les Chauvel et les Baudry, les plus puissants armateurs de la cité huguenote.

Du Casse sert les intérêts de plusieurs compagnies du Sénégal mais, à travers son action, on constate qu'il applique avant tout les principes de Colbert et en devient l'instrument en Afrique. Il profite de l'anéantissement des forts hollandais sur l'île de Gorée par l'escadre de d'Estrées (1677) pour étendre la domination française sur le littoral sénégalais : Rufisque, Portudal et Joal, réprimant les révoltes des rois nègres, que fomentent en sous-main les Bataves. En 1678, on lui confie l'*Entendu*, vaisseau du Roi armé en guerre, pour éliminer ces dangereux concurrents avant que la paix de Nimègue ne soit signée. Il s'empare du fort d'Arguin, proche du cap Blanc, et le fait raser. Le premier empire colonial au Sénégal que la France possède est l'œuvre de Du Casse. Les engagements oraux passés de chef à chef, avec les rois de Tein (Portudal), de Barbe (Joal) et de Cayor (Rufisque), entre décembre 1677 et avril 1679 serviront de base pour édifier le second, deux siècles plus tard. En effet, les bureaux du ministre n'ont pas manqué de rechercher ces précieux documents dans leurs archives sans jamais mettre la main dessus.

174

Parallèlement, le Béarnais n'oublie pas ses affaires. La Compagnie du Sénégal, en récompense des services rendus, l'autorise à armer pour son compte plusieurs navires, permissions qu'il outrepassa sous l'œil quasi bienveillant de Seignelay, qui succède à Colbert en 1683. Au fait des rouages de cette délicate mécanique, la traite négrière, où tout faux pas engendre une catastrophe, où la concussion et les fraudes sont monnaie courante, Du Casse entre dans la marine du Roi en 1686 avec un grade de lieutenant de vaisseau. Seignelay veut constituer une nouvelle compagnie dite de Guinée ; il lui est d'une aide précieuse. En 1688, il reçoit le commandement de *La Tempête* pour reconnaître les côtes africaines jusqu'au cap Lopes et rembourser son voyage en faisant la traite au nom du Roi. Ses renseignements sur les débouchés commerciaux de chacun des comptoirs, mais surtout l'exposé ambitieux de ses propositions pour chasser Hollandais et Anglais et établir une domination française sur la Côte de l'Or et celle des Esclaves, sont reçus favorablement à la Cour<sup>15</sup>. On le charge, selon ses projets, de la conquête du Surinam. L'expédition est un échec par manque de moyens, mais Du Casse, qui monte le *Hasardeux*, contribue activement à la prise de Saint-Christophe au mois d'août 1689. C'est encore lui qui, en janvier 1690, délivre les îles de Saint-Barthélémy et de Saint-Martin de l'occupation anglaise.

15 Paul Roussier, *L'Établissement d'Issigny 1687-1702. Voyages de Ducasse, Tibierge et d'Amon à la côte de Guinée*, Paris, Larose, 1935.

L'ambition de Colbert est de ne pas laisser les confins américains entre les mains hollandaises. L'expérience brésilienne s'est arrêtée en 1654, mais assurément pas l'appétit batave tourné à présent vers les Antilles. Les Anglais, longtemps à égalité avec les Français, ont pris une longueur d'avance en s'emparant de la Jamaïque en 1655. Depuis le début des années 1660, jamais les quantités de métal précieux n'ont été aussi importantes. N'en déplaise à Seignelay, partisan du commerce malouin intégré à la *Carreira da Indias*, il paraît nécessaire d'écouler les produits nationaux directement en Amérique, à condition d'avoir des gens sur place, à condition aussi de disposer d'une base pour servir d'entrepôt. Au vrai, ce type de commerce n'est que le complément de la traite négrière. Les voyages triangulaires font partie intégrante du système. Durant cette décennie, Colbert a le mérite de poser les fondements d'une puissance française aux Antilles. Il les fait racheter à leurs propriétaires au profit de la Compagnie des Indes occidentales, y installant des gouverneurs. Il faut bien avouer qu'après cela, la situation n'est guère différente. Selon la volonté de Richelieu, la France s'est emparée d'une partie de l'antichambre américaine, guère plus. Colbert est mal informé. Il pense à la Martinique pour entreposer les marchandises, puis désigne Grenade comme « la plus proche île de la Terre-Ferme »<sup>16</sup>. La partie occidentale de la mer des Antilles est *terra incognita*, ce qui explique l'envoi de La Rabesnières de Treillebois en 1668, avec une escadre. Les rapports expédiés de Saint-Domingue par son premier gouverneur, Ogeron de la Bouère, ne soulignent que l'état d'extrême dénuement dans lequel survit la petite colonie de la Tortue et Côte de Saint-Domingue. Il est presque sûr que la vision du ministre est aussi floue à propos de l'Afrique. Seuls des capitaines marchands peuvent apporter à la marine du Roi l'expérience de ces confins qui lui fait défaut. Du Casse, Montségur, Brémant, le chevalier d'Amon et quelques autres font figure de spécialistes. Du Casse, particulièrement, a assuré et renforcé les possessions sénégalaises après le passage de d'Estrées. Surtout, son mémoire de 1688 sur tout ce qui concerne l'Afrique d'après les relevés établis à bord de la *Tempête*, montre l'envergure du personnage.

En France, la mort de Seignelay porte au ministère Louis de Pontchartrain. Du Casse, grâce au soutien des premiers commis, n'est pas oublié par le nouveau ministre. Son gouvernement de Saint-Domingue marque les esprits puisqu'il jette les bases afin que s'épanouisse la « Perle des Antilles ». Lorsqu'en avril 1691, le marin béarnais voit s'estomper la côte aquitaine, officiellement à la tête d'un convoi de ravitaillement pour la Martinique, il se sait pressenti pour occuper ce

16 Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Paris, Imprimerie impériale, 1861-1882 ; voir Lettre à Charles de Baas, gouverneur général des Isles, de Saint-Germain le 15 septembre 1669.

poste vacant. En effet, au mois de janvier, les Espagnols ont ravagé les quartiers du nord de la Partie française, décimant nombre d'habitants à la bataille de Limonade avec, parmi eux, le gouverneur Tarin de Cussy.

Le chantier qu'entreprend l'ancien capitaine marchand est de taille. Les défenses sont insignifiantes, les milices mal entraînées, indisciplinées. Une crise sociale secoue violemment la colonie. Le parti du tabac<sup>17</sup> a, depuis quinze ans, réduit à la portion congrue la production de pétun, jadis la richesse de l'île. Les petits habitants ont perdu là leur moyen de subsistance, des milliers se sont enfuis à la Jamaïque ou à Curassol<sup>18</sup>, d'autres ont été happés par la flibuste et ont aussi disparu loin derrière l'horizon, dans la mer du Sud. Cette population comprenait de nombreux hommes qui « portaient l'arme », c'est-à-dire qui concouraient à la défense de la colonie. Ceux qui restent sont méfiants, apeurés, et regardent avec envie l'élite, ces Habitants<sup>19</sup> indigotiers, qui occupent les postes éminents des conseils. Comme pour accentuer ce grave malaise, la position géographique de Saint-Domingue l'isole des Îles du Vent : il faudra, pour durer dans la guerre, compter avant tout sur soi.

176

Du Casse impose un régime militaire sévère mais compréhensif<sup>20</sup>. Les quartiers sont regroupés, la milice s'entraîne, le canon garnit les retranchements et les redoutes. Le gouverneur aide de sa bourse les pauvres colons, veille au sort des mulâtres, des Indiens, des esclaves et des engagés. Il n'hésite pas à ouvrir grand la porte de la flibuste à ces gens désorientés, mais une flibuste qu'il contrôle comme chef, comme armateur et comme propriétaire de navires. Les Frères de la Côte, si inconstants, deviennent l'outil d'une renaissance. Ils échangent à Saint-Thomas leurs prises contre de la main-d'œuvre servile, en raflent sur les côtes jamaïquines. Aux Habitants, qui ne rêvent que de la canne, cette grande culture capitaliste, Du Casse donne aussi satisfaction. Son expédition à la Jamaïque, en 1694, permet de ramener 3 000 Noirs et d'enfourner dans les cales des ustensiles de sucrerie soigneusement démontés. Les colons de Saint-Christophe, déportés à Saint-Domingue en 1690 par les Anglais, ceux de Sainte-Croix que le chevalier Desaugiers a évacués en 1696, ne représentent pas seulement un apport humain, ils diffusent dans les quartiers un savoir-faire inestimable. Il ne manque plus que les capitaux : ce sera Carthagène en

17 Il s'agit de la ferme du tabac, mise en place en 1676 ; tous les documents utilisent cette expression.

18 C'est le terme qu'emploient les documents de l'époque pour désigner Curaçao.

19 Habitant (avec majuscule) est une façon de marquer les propriétaires de plantations (équivalent des *señores de enghenios* du Brésil). La majuscule les démarque des petits Blancs et renvoie à une notion de pouvoir puisque ces gens sont officiers de milices, magistrats au sein des conseils souverains de l'île ou officiers du Roi. C'est une façon de désigner l'élite des habitants.

20 Philippe Hrodej, *L'Amiral Du Casse, l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Paris, Librairie de l'Inde, 1999.

1697. Le baron de Pointis espérait ramener intact à ses armateurs le fruit de la victoire : il en est pour ses frais. Du Casse aussi courageux dans l'assaut contre la ville espagnole qu'habile à préserver son bien, sait convaincre Versailles de rendre justice : la colonie reçoit un quart des bénéfices du pillage, environ deux millions de livres<sup>21</sup>. Le Roi ne s'y trompe pas qui, avant Pointis, récompense Du Casse, l'autorisant à porter la croix sans avoir été reçu<sup>22</sup>.

Après Ryswick, Saint-Domingue prospère rapidement, et devient une colonie à sucre qui dépasse bientôt la Martinique et la Guadeloupe<sup>23</sup>. Le gouverneur s'intéresse plus encore à l'interlope. Il a pris garde de ne jamais s'aliéner l'ennemi d'hier, le riche, l'Espagnol. Étrange jeu d'une guerre qu'il faut mener avec force et ménagement tout à la fois. À l'arrivée de Du Casse en 1692, les Espagnols incarnent l'ennemi mortel pour les colons, invincibles sur terre et pourtant proies favorites sur mer pour les flibustiers. Proies loin d'être sans défense : les Domingoïens ne sous-estiment pas les répliques maritimes des demi-galères armées à Cuba. Du Casse est le premier à réorienter véritablement l'offensive contre les Anglais de la Jamaïque, les sièges successifs de Saint-Christophe ressemblant plus à une vengeance mécanique mise en place par le plus fort du moment. La deuxième guerre de Cent Ans vient de commencer. Le Béarnais ne se trompe pas et, après le sac de Carthagène, où d'ailleurs les flibustiers se sont bien mieux comportés qu'Exquemelin ne le dit, ayant des ordres de leur chef, les relations restent le plus souvent amicales avec les voisins de Santo Domingo et les officiers de l'*Armada de Barlovento* qui ferment les yeux. L'exclusif à Saint-Domingue ne concerne pas les Espagnols, le gouverneur de la Jamaïque s'en plaint amèrement. Et puis, comme le laisse entendre l'ancien huguenot, n'est-on pas entre bons catholiques ? C'est un peu comme si, malgré des réticences çà et là, tout le monde en Amérique connaissait la teneur du testament de Charles II. Du Casse devient l'outil indispensable de Pontchartrain pour pénétrer le commerce américain des Espagnols. L'assaut est général. Du Casse livre ses pensées s'agissant de la mer du Sud, mais il est le maître-d'œuvre pour la mer du Nord avec la Compagnie de Saint-Domingue, et pour la traite négrière avec celle de l'Asiento.

Philippe d'Anjou règne : un Bourbon hérite par là même de l'Empire américain tant convoité par les autres nations. La France se trouve obligée de tenir, à défaut de diriger, cet immense ensemble qui menace de s'effondrer. Du Casse se montre indispensable dans l'établissement d'une politique cohérente.

<sup>21</sup> Arch. nat., fonds colonial B18, f° 591, Arrêt du Roi du 2 décembre 1697.

<sup>22</sup> *Id.*, fonds colonial B18, f° 563, Lettre de Pontchartrain à Du Casse, le 27 novembre 1697.

<sup>23</sup> Philippe Hrodej, « Et le sucre fut : l'apparition de l'or blanc dans la partie française de Saint-Domingue », *Techniques et Colonies : XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, SFHOM, 2005, p. 203-223.

Et tant pis pour son absence d'intérêt s'agissant de l'étiquette, comme le lui reproche Jérôme de Pontchartrain<sup>24</sup> :

Vous vous servez dans votre mémoire en parlant du Roi du terme de Majesté très Chrétienne, cela est bon pour un étranger, mais pas un Français, il n'y a d'autre dénomination que le Roi et Sa Majesté. Vous vous êtes aussi trompé dans les qualités, c'est monsieur le chevalier de Châteaurenault, lieutenant général qui commandera l'escadre et non monsieur le marquis de Châteaurenault, capitaine de vaisseau son neveu, ce qui pourrait être dans la suite une occasion de difficulté. Monsieur de Coëtlogon ne s'appelle point non plus vicomte mais le chevalier.

178

Le ministre se plie néanmoins à ses décisions, même si Louis et lui-même avouent être choqués par l'audace et l'aplomb de celles-ci, qui évincent l'ambassadeur en personne. Dès son retour à Paris en septembre 1700, son rôle de conseiller, de chef d'état-major, s'agissant de tout ce qui se fera en Amérique durant la guerre de Succession d'Espagne, lui ôte désormais tout repos. Une seconde mission madrilène lui assure de prime abord la confiance du jeune Philippe V et permet la signature de l'Asiento, le monopole de la traite négrière aux colonies espagnoles. Louis XIV a signé, le 20 juillet 1701, les « provisions de chef d'escadre de l'Amérique », nomination surnuméraire qui le spécialise, l'isole, et en fait le maître de cérémonie, comme au temps où, d'une main de fer dans un gant de velours, il régnait sur Saint-Domingue<sup>25</sup>.

En 1702, il prend la tête d'une escadre et va secourir en troupes et en munitions les places hispaniques de l'Amérique. Sa rencontre avec Benbow dont les forces sont supérieures – 7 vaisseaux contre 4 – est l'occasion de livrer l'une des plus longues batailles de l'histoire navale (30 août-4 septembre). Du Casse maintient le cap et gagne triomphalement Carthagène, tandis que les Anglais rebroussement chemin, l'amiral anglais mourant de ses blessures<sup>26</sup>. Les séjours auprès du monarque espagnol s'intercalent avec les campagnes de guerre. En 1704, le chef d'escadre « de l'Amérique » combat brillamment à Velez Malaga. L'amiral Shovell, sur le *Barfleur* de 90 canons, préfère provoquer Du Casse au sein de l'avant-garde et laisser un de ses matelots affronter Villette-Mursay. Au cours de cette meurtrière journée, son vaisseau l'*Intrépide*, de 84 canons, fait le plus grand feu de toute la ligne : 3 000 boulets tirés, et Du Casse est gravement blessé<sup>27</sup>. En 1705, il assure la défense de Cadix. L'année suivante, il participe à

24 Arch. nat., fonds colonial B 24, f° 104, Pontchartrain à Du Casse, le 28 mars 1701.

25 *Id.*, fonds marine, dossier personnel C7 91.

26 Philippe Hrodej, *L'Amiral Du Casse...*, *op. cit.* : voir le récit paru dans le *Mercure Galant*, retranscrit p. 463.

27 Arch. nat., fonds marine, B4 27, f° 41, Ordre de bataille.

l'éphémère blocus naval de Barcelone. L'argent, nerf de la guerre, est une manne que l'on possède mais qu'il faut quérir, là-bas, de l'autre côté de l'Atlantique, où les Britanniques règnent en maîtres. Par deux fois, en 1707 et 1708, puis en 1711 et 1712, Du Casse se voit confier cette délicate entreprise, que seul un excellent navigateur, un marin expérimenté, un commandant valeureux et un grand tacticien peut espérer mener à terme. Sa première traversée le voit revenir lieutenant général. Déjà Philippe V entend récompenser celui qui lui permet de nourrir la guerre. En témoignent ces savoureux échanges épistolaires entre Jérôme de Pontchartrain et l'ambassadeur Amelot :

On ne peut être plus content que ne l'est Sa Majesté Catholique de la conduite de Monsieur Du Casse et du service important qu'il a rendu en cette occasion. Elle lui a écrit une lettre pour lui marquer sa satisfaction et son intention est de lui faire un présent croyant que le Roi le trouvera bon<sup>28</sup>.

Pontchartrain répond qu'un présent n'intéresse pas le lieutenant général, « se croyant trop récompensé par le seul bonheur d'avoir bien exécuté les ordres de Leurs Majestés ». Par contre, il serait plus sensible à quelque marque d'honneur :

En cas que Sa Majesté Catholique en prenne la résolution, je vous prie de me mander avant de le faire savoir à Monsieur Du Casse quelle marque d'honneur elle jugerait à propos de lui donner afin que j'en rende compte à Sa Majesté et qu'elle voit si elle conviendra à son *lieutenant général de ses armées navales*, car il est également à craindre qu'elle ne soit trop grande ou trop petite<sup>29</sup>.

La réponse de l'ambassadeur porte un éclaircissement sur l'ambition, légitime au demeurant, de Du Casse, mais aussi sur ses revenus :

Monsieur Du Casse comme vous savez, s'est expliqué qu'il ne recevrait point de présent, mais il a laissé entendre qu'il serait sensible à une marque d'honneur, et je sais qu'il y a déjà du temps qu'il désirerait fort la Toison d'Or. Les grâces que le Roi d'Espagne peut accorder en ce genre sont une clé de gentilhomme de la Chambre ou capone, la seconde comme vous savez est beaucoup plus honorable, un titre de comte ou de marquis en Castille, l'ordre de la Toison, le traitement de Grand et la Grandesse. Je crois qu'il n'est pas question des deux derniers, la Toison ne se donne ordinairement *qu'à des gens d'une naissance fort distinguée* et à vous parler franchement, le Roi d'Espagne aurait peine à l'accorder à Monsieur Du Casse à moins que le Roi en témoigne le désirer. Après

28 *Id.*, Affaires étrangères, B1 771, reg. 6, non fol., Amelot à Pontchartrain, Madrid le 3 septembre 1708.

29 AAE, Correspondance Politique Espagne, vol. 186, f° 52, Pontchartrain à Amelot, Versailles le 23 septembre 1708. Les passages soulignés dans ce texte et dans le suivant l'ont été par le ministre lui-même.

cela Monsieur, comme il faut que vous sachiez tout, je ne dois pas vous laisser ignorer que Monsieur Du Casse a touché 18 000 piastres aux Indes de l'argent du Roi d'Espagne, savoir 6 000 pour une année d'appointements de capitaine général, en vertu d'une patente qu'on lui donna il y a quatre ans et qui n'eut point d'effet alors, et 12 000 écus pour une gratification qui lui avait été accordée ci-devant par le Roi d'Espagne, et dont je n'avais point de connaissance.

Cela joint aux 4 000 écus qui lui ont été payés pour sa table pendant neuf mois, composent une somme assez considérable que Monsieur Du Casse a touchée en moins d'un an qu'a duré son voyage. Je sais bien que cela ne paye pas entièrement un service tel que celui qu'il vient de rendre, mais il ne faut pas au moins qu'on croit en France qu'il a fait le voyage à ses dépens, 22 000 piastres en dix mois doivent être comptées pour quelque chose. Le Roi d'Espagne auquel j'ai rendu compte de votre lettre attendra de connaître le sentiment du Roi sur cette matière et en mon particulier, je serais assurément très aise que Monsieur Du Casse ait lieu d'être content. Je l'estime fort et je sais que ce qui le touche ne vous est pas indifférent<sup>30</sup>.

Du Casse a dû se mordre les doigts de ne pas être noble, lui qui avait obtenu l'anoblissement pour certains de ses officiers à Saint-Domingue. Il faudra patienter au dernier convoi, mené par trois vaisseaux français qui ne s'embarrassent pas des pesants galions. Le Béarnais a obtenu carte blanche de Philippe V, pressé par le besoin d'argent. Il dirige le convoi de main de maître par une escadre légère, rapide et discrète, qui ramène l'argent en un voyage éclair au lieu du traditionnel système des galions, lourd, peu rapide et voyant : de quoi être fait chevalier de la Toison d'Or de la volonté de Sa Majesté Catholique. Il faut dire que les 20 millions de piastres ramenés renflouent le trésor. La guerre continuera, suffisamment pour qu'à Utrecht les Bourbons sauvent le trône espagnol et conservent leur empire américain intact. Le « capitaine général des armées navales » de Philippe V commande en chef les escadres franco-espagnoles devant Barcelone en 1714, mais pour peu de temps : malade et meurtri, l'amiral débarque : il meurt à Bourbon-l'Archambault le 25 juin 1715. Saint-Simon en fait l'éloge, à la hauteur de sa réputation :

C'était un grand homme maigre qui, avec l'air d'un corsaire et beaucoup de feu et de vivacité, était doux, poli, respectueux, affable, et qui ne se méconnut jamais. Il était fort obligeant, et avait beaucoup d'esprit avec une sorte d'éloquence naturelle, et, même hors des choses de son métier, il y avait plaisir

<sup>30</sup> Arch. nat., Affaires étrangères, BI 771, reg. 6, non fol., Amelot à Pontchartrain, Madrid le 10 octobre 1708. Passage souligné dans le texte.

et profit à l'entendre raisonner. Il aimait l'État et le bien pour le bien, qui est chose devenue bien rare<sup>31</sup>.

Du Casse a su bâtir son destin, sa fortune et se ménager dans les milieux financiers de solides relations d'affaires qui dépassent de très loin un statut qu'il a toujours voulu modeste. Le mariage de son unique fille légitime avec Louis de Roye de La Rochefoucauld en apporte la preuve. Cette union, qui étonne, scelle une alliance non seulement avec l'un des plus prestigieux noms de la noblesse française, mais aussi avec les Pontchartrain, alliés aux La Rochefoucauld, tout comme Saint-Simon. Pour échafauder sa carrière, le Béarnais s'est appuyé sur plusieurs réseaux successifs. Surtout, il est utile au point d'être, dans un domaine qu'il élargit progressivement, souvent indispensable !

### LES RESSORTS D'UNE ÉLÉVATION : UN HOMME DE RÉSEAUX

Dans le cas de Du Casse, le protestantisme n'a apporté que des avantages. D'abord une éducation plus que convenable, bien que cadet. Avoir lu sa correspondance suffit pour s'en convaincre : le Gascon sait aussi se battre avec une plume ; le pauvre Pointis en a fait les frais, mais aussi le tout puissant comte de Blénac, gouverneur général des Isles. Cette éducation est générée par le grand-père, Gaillard Du Casse, ministre de la religion à Salies. C'est l'un de ses dix enfants, Jacques, qui est reçu voisin à Pau<sup>32</sup> en 1646, d'où une naissance qu'il faudrait situer entre 1647 et 1650, et plus près de 1650 puisqu'il y a un frère aîné. Pau est un bastion huguenot, l'alliance, par sa mère, avec les Rémy est importante : cette famille descend de Robert Rémy, valet de chambre de Jeanne d'Albret et concierge du château, et elle a donné à la cité de Pau des jurats, des avocats, des professeurs. Marie Rémy, grand-tante de Judith de Rémy, mère de notre personnage, épouse en 1590 Alexandre Blair, arrière-grand-père du financier Melchior de Blair, qui est présent au mariage de Marthe Du Casse avec Louis de Roye de La Rochefoucauld. Pour autant, la famille n'est pas riche, ce que confirme le père Le Pers. L'aîné, François, meurt entre 1691 et 1693, lieutenant de carabiniers, et son bien est très modeste. Jeanne, née en 1659, n'est identifiable qu'en 1737, date de son décès en Hollande où elle s'est réfugiée. Esther reste à Pau après son abjuration, chez la fille naturelle de l'amiral, laissant une petite fortune derrière elle, mais le temps a passé.

Le protestantisme encore permet à Du Casse de faire souche à Dieppe. Lorsque l'on trouve sa trace, en 1673, il navigue pour le compte de Pierre

<sup>31</sup> Saint-Simon, *Mémoires*, op. cit., t. IV, p. 673.

<sup>32</sup> C'est être reçu bourgeois.

Formont, financier huguenot, avec un passeport anglais, ce qui n'empêche pas son navire d'être mené à Curassol par les Hollandais<sup>33</sup>. Sans revenir sur les extraordinaires péripéties qui surviennent ensuite, l'exemple du *Lys*, en 1676, est édifiant. Du Casse est propriétaire et capitaine de ce navire de 300 tonneaux où sont intéressés des directeurs de la Compagnie du Sénégal. Mais, parmi les 21 intéressés, qui ajoutent 23 000 livres, se trouvent aussi Nicolas Rouxelin, Étienne Landais, et jusqu'à l'intendant de commerce Bellinzani<sup>34</sup>. Ces financiers gravitent tous autour du clan Colbert. Autre détail, la vision internationale très développée du commerce huguenot : le *Lys* était censé vendre sa cargaison à Hambourg, mais il revient à Dieppe après avoir failli être mené en Hollande, tout en passant à l'aller et au retour par l'Angleterre. Les ports normands dominant largement le commerce antillais et négrier, la proximité de Paris facilite les transferts de capitaux. À Dieppe, la communauté huguenote compte 12 000 personnes sur 100 000 en tout pour la province (12 %) ; elle est donc particulièrement puissante<sup>35</sup>. Ce sont les catholiques qui subissent, pas le contraire. Une liste des capitaines ayant effectué des voyages aux Isles entre 1675 et 1685 permet de s'apercevoir que 22 d'entre eux sont de la RPR, encore que la confession des trois restants ne soit pas indiquée ; on remarque la même chose au sein de la Compagnie du Sénégal. Les navires normands armés pour le long cours ont un tonnage supérieur à ceux des autres ports de la façade atlantique. À Dieppe, David Chauvel, qui abjure dès 1683, cousin de la belle-mère de Du Casse, possède à lui seul 42% de ce tonnage, selon le rôle général de 1686<sup>36</sup>. Le Béarnais entre dans un réseau très structuré par des alliances avec toutes les grandes familles de l'armement normand, mais aussi par des correspondants disséminés à La Rochelle, à Bordeaux, en Angleterre, aux Provinces-Unies, et dans toutes les colonies. La veuve Baudry, Marthe Chauvel, est en contact direct avec le ministre ou ses commis, recrute des engagés pour les officiers coloniaux, est localement la procuratrice de quelques-uns, arme des navires au nom de la Compagnie du Sénégal, possède une raffinerie sucrière, réexporte le pétun. Dans ce réseau, on rencontre un Lagarde ou un Delahaye, respectivement commis et valet de chambre de Seignelay, et encore Patoulet, intendant à Dunkerque après son passage aux Isles, Gabriel Apoil, receveur et payeur de rentes à l'Hôtel de ville de Paris, par qui transitent les affaires du personnel colonial. Avoir un gendre, remarqué par ses talents de négociateur, propriétaire, armateur et

33 Arch. nat., série ancienne Z1d 77 et 78, Contrat passé par Pierre Formont le 17 novembre 1672.

34 *Id.*, série ancienne Z1d 79, Registre des assurances faites à Paris, 16 janvier 1676.

35 Philippe Hrodej, « Du Casse, un marin gascon, du Protestantisme à la Toison d'Or », dans *Rochefort et la mer. Marine et protestantisme au XVII<sup>e</sup> siècle*, t. 14, 1998, p. 15-33.

36 Chambre de Commerce de Dunkerque, « Rôle général des bâtiments de mer employés au commerce », 1686, document reproduit dans Alain Demerliac, *La Marine de Louis XIV. Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, Nice, Oméga, 1992.

capitaine au sein de la Compagnie du Sénégal, susceptible donc de pénétrer les rouages à tous les endroits du réseau, est une opportunité dont se saisit Marthe Chauvel.

Cette dernière refuse d'abjurer, renvoie vertement les pères missionnaires en clamant que toute sa maison vivra et mourra dans son ancienne religion, tandis que son frère, un autre David Chauvel, se montre « persuadé des mérites de la religion catholique et principalement de l'eucharistie » mais ne peut se convertir « à cause des emportements de sa femme »<sup>37</sup>. Cette résistance des femmes donne une idée de la façon dont a été forgé le caractère de l'épouse de l'amiral. Durant son gouvernement domingois, elle est son ambassadrice à Versailles et l'abjuration ne l'a changé en rien, ni sa volonté, surtout quand elle annonce au ministre son intention de se jeter à ses genoux, et ses talents comptables. Avec une telle compagne et en utilisant les services de Gabriel Apoil, Du Casse peut partir au bout du monde tranquilisé. Reste une carte à jouer, car le protestantisme est un atout. Des officiers, tels Forant, Villette-Mursay, de la Mothe ou Belle-Isle-Érard, ne sont pas les seuls à bénéficier de grâces. Un Louis Massiot, marchand de La Rochelle, reçoit, sitôt converti, une commission de commissaire de la marine dont le ministre attend les bons effets auprès des autres religionnaires. Il pense à Jacques Godefroy, gros marchand de La Rochelle, dont d'Estrées, catastrophé, annonce la fuite depuis l'île de Ré avec sa famille et « beaucoup d'argent ». Le nouveau cadre créé par la Révocation a rapidement dépassé les frontières religieuses et a donné naissance à un enjeu commercial. Dans ce contexte, les capitaines marchands sont l'objet d'une attention particulière. Un Jean de Monségur, basque et ami de Du Casse, obtient un brevet de lieutenant de vaisseau du Roi après sa conversion. On va jusqu'à débaucher ceux qui sont passés à l'étranger. À l'ambassadeur de France en Angleterre, Barillon d'Amoncourt, Seignelay propose, contre promesse de leur retour, d'offrir à ceux de la RPR protection et secours, quitte à leur donner de l'argent. Après la Révocation, il expédie outre-Manche le commissaire Robert – futur intendant des Isles et de Brest –, car « il connaît les gens de mer ». Suivent Usson de Bonrepos et Forant avec des fonds remis par le trésorier général de la marine. Le Danois, commissaire de la marine au Havre, est pareillement envoyé auprès du comte d'Avaux, ambassadeur en Hollande. Je l'ai dit dans ma thèse, l'entrée dans la marine du Roi le 15 mars 1686 n'est pas au vrai une grâce : plutôt le résultat d'un marchandage puisque Du Casse avait reçu des propositions de service du Prince d'Orange, avec des

37 *Mélanges Colbert*, Paris, BnF, 1986-, t. 6, « Rôle général des nouveaux convertis de la ville de Dieppe, leurs caractères et dispositions d'esprit trouvés lors de la visite des Pères missionnaires établis en cette ville par les ordres de Monseigneur le coadjuteur de Rouen », 1686.

appointements supérieurs et la promesse d'un commandement. Le contenu de ce billet transmis à l'intendant Montmaur, Seignelay n'a plus le choix<sup>38</sup>. La carrière africaine du Béarnais, l'armement contre le Surinam ne peuvent se comprendre que par ce *deal*. Les appuis occultes de la finance et du clan Colbert ne sont pas déterminants, mais ils autorisent l'élaboration d'un réseau de haute volée et durable.

184

Ce réseau « supérieur » est dévoilé lors de « l'entreprise pour prendre Surinam et pour mettre Cayenne en sécurité » au début de 1689. Parmi les proposants, quitte à le faire à contrecœur, Messieurs de La Touche, Salabéry et Bégon, ainsi que Lagny, sont fortement intéressés pour une mise hors de 110 000 livres. Le rôle de ces premiers commis est primordial. À la mort de Seignelay, Louis de Pontchartrain conserve les sept premiers commis qui dirigeaient l'ensemble du département de la marine et des colonies. Entre autres choses, La Touche gère la marine du Ponant, le commerce d'Espagne, les Compagnies du Sénégal et de Guinée. Salabéry, surtout retenu par les affaires du Levant, a dans sa besace la gestion des prises. Il reçoit de Louis XIV la charge lucrative de donataire du Roi des successions vacantes dans les îles d'Amérique et côte de Saint-Domingue. Michel Bégon de Montfermeil, frère de l'intendant, gère le personnel, l'expédition des commissions, des brevets. Ce manieur d'affaires, familial, tout comme Lagny, du financier François Berthelot, est en relation directe avec Du Casse : en 1703, Marthe Baudry prête, au nom de son mari, quelque 21 500 livres en louis d'argent à Bégon et à son épouse Catherine Guymont. Reste l'ami, en témoigne la longue et affectueuse correspondance retrouvée à la Bibliothèque nationale, avec Jean-Baptiste de Lagny. Amitié fidèle malgré les divergences. Du Casse pour avoir été directeur au sein des Compagnies du Sénégal, puis de celle de Guinée, qui appartiendra à celle de Saint-Domingue et à l'Asiento, a toujours défendu la liberté du commerce puis son contrôle depuis l'Amérique, et non pas depuis des bureaux parisiens ; et puis Lagny est l'un des directeurs de la Ferme du tabac, honnie à Saint-Domingue. Il n'empêche, de l'Aunisien, Gabriel Dessert dit qu'il était « l'un des plus actifs agents de Colbert dans le domaine économique, en particulier pour tout ce qui concerne les questions maritimes et commerciales ». Gouverneur de Saint-Domingue, Du Casse propose à ces commis de fréter des vaisseaux du Roi pour la course, d'utiliser le prétexte d'un convoi de munitions et de vivres pour diminuer la dépense. Il s'offre à fournir le ravitaillement, sauf la farine et l'eau-de-vie, promettant un bénéfice de 100 %. La collaboration sera durable.

38 Arch. nat., fonds marine B3 51, f°57, Montmaur à Seignelay, Le Havre le 24 février 1686 ; B2 56, f° 51. Brevet pour le Sieur Du Casse de lieutenant de vaisseau, Versailles le 15 mars 1686.

Ce gouvernement domingois, après les services personnels rendus à Seignelay, renforce fortement ce réseau grâce aux Pontchartrain, père et fils. Le premier, impuissant à secourir les colons, se garde d'inquiéter le Gascon, qui met en place un proconsulat personnel, tant pis pour le gouverneur général, tant pis pour Pointis. Le second, qui a pour projet la pénétration commerciale de l'Amérique espagnole, a trop besoin de Du Casse. Il y a aussi l'argent dont on n'ose pas assez parler librement de peur d'occulter la gloire, cette grande chasseresse qui vous conduit directement au cimetière. Du Casse a empoché 500 000, peut-être 600 000 livres, dans l'affaire de Carthagène. L'argent n'est pas le critère mais un élément déterminant dans le cadre d'une carrière maritime : il faut pouvoir avancer les fonds, montrer sa bonne volonté pour ce qui est du remboursement, savoir prêter à l'État, les fameuses rentes de l'Hôtel de ville. Comme cela ne suffit pas, voilà une dot bien utile pour se frotter à la grande noblesse et s'allier au ministre en personne.

Cependant, les ministres ne suffisent pas. Riche, il faut étendre le réseau. Lagny, son ami et ancien protecteur, décède au début de 1701, Apoil disparaît à la même époque. Il conserve des relations solides avec Salabéry et La Boulaye, premiers commis, qui le consultent souvent, mais, à la Cour, on le connaît peu. Sa renommée et son prestige le servent auprès de jeunes gens, tels le duc d'Anjou (17 ans en 1700), le comte de Toulouse (23 ans), ou Jérôme de Pontchartrain (27 ans). L'amiral de France ne cache pas son estime à l'égard du colonial, depuis l'affaire du dixième des prises et celle de Carthagène. Surtout, Philippe V et son épouse admirent et ont confiance en l'homme, celui qui sait convaincre sans jamais oublier l'intérêt de la France, mais qui sait aussi être le confident particulier, l'émissaire spécial qui fait le lien entre le grand-père et son petit-fils. Cette fois, les réseaux atteignent les sommets. Durant la guerre de la Succession d'Espagne, Du Casse côtoie les ministres français ou espagnols, les ambassadeurs, les financiers.

---

Du Casse s'imisce dans le monde fermé de la haute finance. Malgré ses heurts passés avec Antoine Crozat, l'un des associés de la Ferme du tabac, il se rapproche de l'ancien capitoul de Toulouse, homme de son pays et de son âge, dès la création de la Compagnie de Saint-Domingue. Crozat s'est engagé en profondeur dans les affaires maritimes. Du Casse a un pouvoir décisionnel qui indique le sens à donner à celles-ci. L'un des dossiers épineux, en litige entre la France et l'Espagne, est celui du Mississippi où Du Casse est plus que consulté. Pontchartrain concède la Louisiane à Crozat en 1712. Le financier aurait-il déjà quelques idées, sur la cession de Pensacola à la France ? Il n'hésite pas à avancer au capitaine de vaisseau-diplomate sa quote-part pour entrer dans

le capital de la Compagnie de l'Asiento. Cela permet de boucler ce réseau en entrant de plain-pied dans le cercle des bâtards. L'ancien capitoul est devenu, sur les recommandations de Louis de Pontchartrain, l'intendant de la maison des Vendôme et, en 1707, il a marié sa fille au comte d'Evreux, cousin du duc. Dans les méandres de la correspondance diplomatique, on devine les bonnes relations qui lient Vendôme à Du Casse.

À ce niveau, les réseaux sont désormais secondaires, Du Casse est homme d'État.

Carrières des commandants des vaisseaux présents à Velez-Malaga

NOM	GM	EV	LV	CF	CV	Δ <sub>1</sub>	CE	Δ <sub>2</sub>	Σ <sub>1</sub>	LG	Δ <sub>3</sub>	Σ <sub>2</sub>
Ailly			4-75		2-78	34	5-07	351	385	12-20	163	548
Aligre		1-68	3-73	1-76	1-77	108	11-05	340	448	8-15	117	565
Arginy		1-77	1-82		8-89	151						
Bagneux			9-75		1-84	100						
Beaujeu		3-78	1-84		1-91	154						
Bellefontaine		3-65	2-67		12-73	105	1-03	349	454	10-12	115	569
Belle-Isle-Erard			7-65		3-73	92	1-03	238	330			
Benneville	7-84	1-89	1-91	1-93	1-96	138	3-28	386	524	10-36	103	627
Béthune		2-80	1-84		1-89	107	11-20	382	489	3-34	160	649
Blénac	8-76	1-79			5-93	201						
Chabert		2-67	2-70	1-76	1-79	139	9-07	344	483			
Champmeslin	1-70	2-72	2-78		1-87	204	8-15	343	547	6-24	106	653
Champigny	1-70	2-73	1-75		1-80	120	9-07	332	452	1-20	148	600
Châteaumorant		12-73	1-79		2-84	123	8-12	342	465	11-20	99	564
Châteaurenault			2-61		3-66	57	12-73	93	150	2-88	170	320
Coëtlogon		8-70	2-73		1-75	53	11-89	178	231	6-01	139	370
Colbert de Saint-Mars		2-72	12-73	2-75	2-78	68	7-21	533	601			
Des Herbiers		9-71			2-80	101						
Du Casse			3-86	9-89	1-93	82	7-01	102	184	12-07	72	256
Du Palais			4-75		1-77	21	6-06	369	390			
Duquesne-Guiton		2-67	1-69		2-78	128	11-05	333	461	12-20	181	642
Duquesne-Mosnier		2-78			6-85	88	8-15	362	450			
Estrées V. M.	2-77									12-84		
Ferville	3-68	2-70	3-72		1-80	142						
Grancey	12-85	1-87	4-88		1-93	73	12-20	335	408			
Hautefort	8-85	1-87	1-91		8-92	84	10-12	242	326	6-22	116	442
Infreville		11-63			12-64	13	1-93	349	362			
La Harteloire		1-68	5-72		1-75	84	4-97	267	351	11-05	103	454
La Luzerne	9-80	4-81	1-82		1-89	100	8-15	199	299	3-27	139	438
La Rochalart 1	12-76	1-80	1-84		1-89	145	1-20	372	517	6-30	125	642
La Rochalart 2	4-87	1-89	1-91	1-96	1-03	189	3-28	302	491	5-41	158	649
Langeron		11-70			11-71	12	10-89	215	227	4-97	90	317
Lannion	2-80	1-82	1-84		1-89	107						

NOM	GM	EV	LV	CF	CV	Δ <sub>1</sub>	CE	Δ <sub>2</sub>	Σ <sub>1</sub>	LG	Δ <sub>3</sub>	Σ <sub>2</sub>
Lorraine	5-90	1-91	1-92		1-93	32	1-03	120	152			
Modène		2-78	1-82		9-89	139	12-20	375	514			
Mons	4-73	12-73	1-80		11-89	199	12-20	373	572			
Montbault		2-73	12-75	1-82	1-84	131						
O de Villers		4-76	1-82		10-86	71	4-02	186	257	12-07	68	325
Oroigne	4-72	2-73	2-78		11-89	211						
Osmont		2-78	1-82		11-89	141						
Patoulet		7-77			1-89	138						
Phélypeaux	1-91	1-92	1-93		1-96	60						
Pointis		?-72	1-77		1-85	151	10-99	177	328			
Pontac	3-74	7-77			11-89	188						
Relingue					9-70		11-89	230	230	4-97	89	319
Rouvroy		1-75	1-77		1-82	84	10-12	369	453	11-20	97	550
Saint-Clair	2-70	12-73		12-86	9-89	235						
Sainte-Maure		3-73	1-77		1-82	106	10-12	381	487	11-20	97	584
Sébévill		?-69	3-73		1-75	67	1-03	336	403			
Serquigny		3-72	12-75		1-82	118	12-07	311	429			
Villette-Mursay					3-72		1-86	166	166	11-89	46	212

Jacques d'Arcy commandeur d'Ailly (*Sceptre*) †1720 ; Philippe-César d'Aligre de Saint-Lié (*Ardent*) †1720 ; François Lecamus chevalier d'Arginy (*Écueil*) †1723 ; Pierre de Bagneux (*Fortuné*) †1718 ; Jacques de Quiqueran chevalier de Beaujeu (*Saint-Louis*) †1714 ; Jacques-Auguste-Éléonore Ménard commandeur puis bailli de Bellefontaine de la Malmaison (*Éclatant*) †1720 ; Jean de Belle-Isle-Érard (*Magnifique*) †à Velez ; Vincent d'Irumberry de Salaberry de Benneville (*Rubis*) †1750 ; Louis comte de Béthune de Selle (*Vermandois*) †1734 ; Jean-Louis de Courbon-Romégou marquis de Blénac (*Furieux*) †1714 ; Michel de Chabert (*Monarque*) †1711 ; Charles-Gilles comte de Desnos-Champmeslin (*Sérieux*) †1726 ; Antoine Bochard marquis de Champigny (*Couronne*) †1720 ; Jean-François Joubert de la Bastide marquis de Châteaumorant (*Parfait*) †1722 ; François-Louis de Rousselet comte puis marquis de Châteaurenault (*Oriflamme*) †1716 ; Alain-Emmanuel marquis de Coëtlogon (*Tonnant*) †1730 ; François Colbert de Saint-Mars (*Heureux*) †1722 ; Armand Charles Desherbiers de l'Étenduère (*Arrogant*) †1723 ; Jean Du Casse (*Intrépide*) †1715 ; Camille commandeur de Digoine du Palais (*Orgueilleux*) †1721 ; Abraham marquis de Duquesne-Guiton (*Saint-Esprit*) †1724 ; Louis-Abraham comte Duquesne-Mosnier (*Toulouse*) †1726 ; Victor-Marie marquis de Cœuvres puis duc d'Éstrées (*Foudroyant*) †1737 ; de Ferville (*Fendant*) †1715 ; Louis-François Rouxel de Medavy comte de Grancey (*Fleuron*) †1728 ; Gilles de Flotte (de Gontaut ?) comte d'Hautefort (*Entreprenant*) †1727 ; Louis Leroux Saint-Aubin d'Infreville (*Saint-Philippe*) †1712 ; François-René de Betz comte de La Harteloire (*Triomphant*) †1726 ; François de Briqueville comte puis marquis de La Luzerne (*Lys*) †1746 ; Gaspard de Goussé comte de La Rochalart (*Excellent*) †1745 ; (1) l'ainé ; Charles Gaspard de Goussé chevalier puis marquis de La Rochalart (garde pavillon sur le *Terrible*) †1748 (2) le cadet ; Joseph Andrault marquis puis comte de Langeron (*Soleil-Royal*) †1711 ; Claude chevalier de Lannion (*Mercur*) †à Velez ; Louis-Alphonse-Ignace d'Armagnac chevalier puis commandeur puis bailli de Lorraine

(*Vainqueur*) †à Velez ; Henri de Raimond chevalier de **Modène** (*Trident*) †1723 ; Joseph de **Mons** (*Eole*) †1731 ; Antoine de La Haye du Coudray chevalier de **Montbault** (*Sage*) †1712 ; Charles-Gabriel marquis d'**O de Villers** (*Zélande*) †1728 ; Joseph baron d'**Oroigne** (*Diamant*) †1710 ; Jean-Baptiste commandeur d'**Osmond** (*Gaillard*) †après 1707 ; Pierre **Patoulet** de Mazy (*Marquis*) †1705 ; chevalier **Phélypeaux** (*Content*) †à Velez ; Jean-Bernard-Louis Desjean baron de **Pointis** (*Maçnanime*) †1707 ; René de **Pontac** de La Salle (*Cheval-Marin*) †après 1712 ; Ferdinand comte de **Relingue** (*Terrible*) †à Velez ; Jean-Baptiste marquis de **Rouvroy** (*Invincible*) †1744 ; Pierre Vidard de **Saint-Clair** (*Mauve*) †1736 ; Charles d'Augé marquis de **Sainte-Maure** (*Constant*) †1744 ; Jacques Cadot (ou Godot) de Montreuil-Certainville comte de **Sébeville** (*Admirable*) †1707 ; Guillaume comte d'Aché de **Serquigny** (*Henry*) †1713 ; Philippe de Valois marquis de **Villette-Mursay** (*Fier*) †1707.

Carrières des officiers généraux sous Louis XIV

Les officiers généraux cités précédemment ne figurent pas ici

188

NOM	GM	EV	LV	CF	CV	Δ1	CE	Δ2	Σ1	LG	Δ3	Σ2
Albemarle					3-94		1-96	22	22	1-03	84	106
Amblimont			11-63		1-69	62	1-93	288	350			
Amfreville		9-65			3-66	6	1-77	130	136	7-88	138	274
Bart			1-79	8-86	6-89	125	4-97	94	219			
Cogolin	?-38				? 42	48	1-93	607	655			
Court	1-84	11-86	1-89		9-95	140	8-15	239	379	3-28	151	530
Des Francs		11-69	12-73	1-79	1-80	122	9-07	332	454			
Desnos C		3-65			10-71	79	1-94	267	346			
Duguay-Trouin				4-97	11-05	103	8-15	117	220	3-28	151	371
Du Magnou			?-62		3-66	45	1-93	322	367			
Duquesne					?-26		8-47	254	254	8-67	240	494
Estrées J.	?-68											
Flacourt			3-66	2-71	10-71	67	7-88	201	268			
Forant					5-53		2-86	393	393			
Forbin		1-77	1-84		6-89	149	5-07	215	364			
Gabaret J.					3-53		12-73	249	249	11-89	191	440
La Galissonnière		?-67	12-71		1-77	115	1-03	312	427	12-20	215	642
La Porte			1-69		12-73	59	11-89	191	250			
Nesmond			11-62		1-67	50	2-88	253	303	1-93	59	362
Pannetier					3-65		11-89	296	296			
Preuilly					11-63		12-73	121	121	12-76	36	157
Rosmadec			12-66		11-71	59	4-97	305	364			
Rybeyrette	1-70	12-71	11-74	1-82	1-84	168	8-15	375	547			
Septèmes					5-72		4-97	299	299			
Tourville					12-66		10-75	106	106	1-82	75	181
Du Casse			3-86	9-89	1-93	82	7-01	102	184	12-07	72	256

Duc d'**Albemarle** (†1702) ; Thomas-Claude Renart de Fuchsamberg marquis d'**Amblimont** (†1700) ; Charles-François Davy marquis d'**Amfreville** (†1692) ; Jean **Bart** (†1701) ; Jacques de Cuers de **Cogolin** (†1700) ; Claude-Élisée **Court** de La Bruyère (†1752) ; François **Des Francs** (†1712) ; Charles comte **Desnos** de Forbonest

(†1701) ; René **Duguay-Trouin** (†1736) ; Pierre Guérusseau **du Magnou** (†1706) ; Abraham **Duquesne** (†1688) ; Jean comte puis duc d'**Estrées** (†1707) ; Pierre chevalier Le Bret de **Flacourt** (†1692) ; Job **Forant** (†1692) ; Claude comte de **Forbin-Gardanne** (†1733) ; Jean **Gabaret** (†1697) ; Roland Barrin marquis de **La Galissonnière** de Saint-Aubin (†1737) ; marquis de **La Porte** (†1693) ; André marquis de **Nesmond** (†1702) ; François **Panetié** (†1696) ; Raymond-Louis de Crevant marquis de **Preuilly** d'Humières (†1688) ; Marc-Hyacinthe marquis de **Rosmadec** (†1702) ; Jacques-Auguste de **Rybeyrette** (†1715) ; Augustin (?) de **Septèmes** (†1697) ; Anne-Hilarion de Cotentin comte de **Tourville** (†1701).

Carrières des officiers généraux jusqu'à la dignité de lieutenant général durant le XVIII<sup>e</sup> siècle

NOM	GM	EV	LV	CF	CV	ΔI	CE	Δ2	ΣI	LG	Δ3	Σ2
Abon	11-27	3-34	4-49		5-54	318	8-71	207	525	7-80	107	632
Aché	8-17	10-31			10-43	312	8-56	154	466	4-61	56	522
Antin	1-27	4-28	9-29		4-31	51	4-35	48	99	4-38	36	135
Anville										1-45		
Aubigny	4-13	3-27	4-38		1-46	393	1-57	132	525	10-64	93	618
Barrailh	3-89	1-92	11-12		10-21	391	5-41	235	626	2-50	105	731
Barras	5-34	6-42	5-54		1-62	332	6-78	197	529	1-82	43	572
Bart	1-92	7-94	1-96	11-06	11-12	250	5-41	342	592	2-50	105	697
Bauffremont	4-31	2-33	7-35		6-42	134	9-55	153	287	10-64	109	396
Beauharnais	1-91	2-92	1-96	5-07	4-08	207	5-41	397	604	1-48	80	684
Bidé	11-15	3-27	4-38		4-48	389	10-64	198	587	5-75	127	714
Bigot		9-36	4-38		1-46	112	4-64	219	331	8-71	88	419
Blénac	3-25	5-32	7-35		1-46	250	1-57	132	382	10-64	93	475
Bompar	5-13	3-27	4-38		1-46	392	1-57	132	524	10-64	93	617
Breugnon	1-33	5-41	5-51		4-57	291	8-67	124	415	3-79	139	554
Brogie	3-88	1-89	1-90		1-96	94	3-28	386	480	1-37	106	586
Camilly	3-89	1-91	1-92	1-03	11-12	284	3-34	256	540	1-45	130	670
Chavagnac	10-83	1-86	1-89		?-04	248	3-28	285	533	5-41	158	691
Conflans	2-06	11-12	3-27		3-34	337	4-48	169	506	9-52	53	559
Cousage	2-35	4-38	2-46		1-47	143	10-64	213	356	9-69	59	415
Destouches	12-43	4-48	5-56	11-71	2-72	338	8-84	150	488	1-92	89	577
Dubois	11-98	2-09	3-27		4-38	473	1-51	153	626	9-55	56	682
Du Chaffault	11-25	6-33	1-46		5-54	342	10-64	125	467	2-77	148	615
Duguay	?-06	9-07	7-10		3-27	249	5-51	290	539	4-57	71	610
Duquesne	1-14	3-27	41 ?		8-49	427	9-55	73	500	4-76	247	747
Éoux	8-22	3-27	4-38		4-48	308	11-64	199	507	2-77	147	654
Espinay	1-92	6-03	11-05	11-12	3-27	422	1-45	214	636	5-51	76	712
Estaing										12-63		
Fabry	5-34	1642	5-51		4-57	275	11-76	235	510	1-82	62	572
Folligny	4-04	2-09	10-31		4-38	408	9-52	173	581	8-64	143	724
Fouquet	5-29	7-35	1-46		5-54	300	8-71	207	507	7-80	107	614
Froger	9-22	10-32	5-41		5-51	344	1-61	116	460	11-66	70	530
Glandevez	9-02	11-12	3-29		4-41	463	9-52	137	600	9-64	144	744
De Grasse	7-34	10-43	5-54		1-62	330	5-78	196	526	3-81	34	560
Guichen	4-30	7-35	1-46		5-56	313	11-76	246	559	3-79	28	587
La Clue	4-15	3-27	3-34		1-42	321	9-55	164	485	4-64	103	588

NOM	GM	EV	LV	CF	CV	$\Delta_1$	CE	$\Delta_2$	$\Sigma_1$	LG	$\Delta_3$	$\Sigma_2$
La Galissonnière	11-10	11-12	3-27		4-38	329	2-50	142	471	9-55	67	538
La Jonquière	7-32	4-38	1-46		12-55	281	8-71	188	469	7-80	107	576
Lamotte-Picquet	7-35	1-46	5-54		1-62	318	5-78	196	514	1-82	44	558
Langeron	1-91	1-96	10-01		3-30	470	1-49	226	696	2-50	13	709
Latouche	4-26	6-34	5-41		5-51	301	8-71	243	544	3-79	91	635
Macnemara	3-08	10-21			3-34	312	4-48	169	481	9-52	53	534
Martini d'Orves	11-89	1-93	11-05		3-27	448	1-45	214	662	5-51	76	738
Massiac	4-04		12-20		4-38	408	5-51	157	565	10-56	65	630
Monteil	8-41	6-46	2-56		3-62	247	5-79	206	453	2-83	45	498
Orvilliers	4-28	5-41	10-43		5-54	313	10-64	125	438	2-77	148	586
Périer	4-04			4-29	4-38	408	5-51	157	565	4-57	71	636
Poilvilain	8-05	1-18	7-23		6-33	388	4-48	178	566	9-52	53	619
Pontevès	5-04	1-13	3-25		1-49	536	1-61	144	680	2-72	133	813
Rafélis	1-30	7-35	1-46		5-56	316	6-71	181	497	3-79	93	590
Rochechouart	1-41	1-46	5-51		4-57	195	11-76	235	430	1-82	62	492
Rochemore	11-18	10-31	5-41		5-51	390	10-64	161	551	4-76	138	689
Rohan	6-45	7-47	5-51		11-56	137	10-64	95	232	9-69	59	291
Roquefeuil J.	3-81	1-87	1-91		1-03	262	3-28	302	564	5-41	158	722
Roquefeuil A.-J.	5-27	10-31	5-41		1-46	224	1-61	180	404	8-66	67	471
Sabran	11-18	11-31	4-38		4-48	353	10-64	198	551	11-74	121	672
Saint-Aignan	10-28	2-33	5-41		1-46	207	10-64	225	432	9-69	59	491
Suffren	10-43	4-48	5-56	8-67	2-72	340	1-82	119	459	2-83	13	472
Vaudreuil	5-98	7-11	6-13		4-38	479	4-48	120	599	8-53	64	663
Vaudreuil	3-40	1-46	5-54	10-64	11-65	308	7-79	164	472	8-82	37	509
Du Casse			3-86	9-89	1-93	82	7-01	102	184	12-07	72	256

Charles-Auguste d'Abon de Carrouge (†1785) ; Anne-Antoine comte d'Aché de Serquigny (†1780) ; Antoine-François de Pardaillan de Gondrin marquis d'Antin (†1741) ; Jean-Baptiste-Louis-Frédéric de la Rochefoucauld de Roye duc d'Anville (†1746) ; Charles-Alexandre de Morel comte d'Aubigny (†1781) ; Jean-André marquis de Barrailh (†1762) ; Louis-Jacques comte de Barras de Saint-Laurent (†1792) ; François-Cornil Bart (†1755) ; Joseph de Bauffremont prince de Listenois (†1781) ; Charles marquis de Beauharnais (†1749) ; Hippolyte-Bernard Bidé de Maurville (†1784) ; Sébastien-François vicomte de Bigot de Morogues (†1781) ; Charles comte de Blénac-Courbon (†1766) ; Maximin de Bompar (†1773) ; Pierre-Claude Hocdenau comte de Breugnon (†1792) ; Achile marquis de Broglie (†1750) ; Pierre de Blouet chevalier de Camilly (†1753) ; Henri-Louis marquis de Chavagnac (†1743) ; Hubert de Brienne comte de Conflans (†1777) ; Henri-François comte de Cousage de La Rochefoucauld (†1784) ; Charles-René-Dominique Sochet chevalier Destouches (†1793) ; Emmanuel-Auguste de Cadiheuc comte de Dubois de La Motte (†1764) ; Louis-Charles comte Du Chaffault de Besné (†1794) ; Hilarion Josselin comte Duguay (†1760) ; Ange Duquesne marquis de Menneville (†1778) ; Pierre-Antoine bailli d'Éoux de Raimondis (†ap. 1792) ; Nicolas-Hercule marquis d'Espinay-Beaugroult (†1752) ; Charles-Henri comte d'Estaing (†1794) ; Louis chevalier de Fabry de Fabrègues (†1794) ; François-Félix des Bordes chevalier de Folligny (†1767) ; Paul-Louis chevalier Fouquet (†1781) ; Michel-Joseph Froger de l'Eguille de la Rigaudière

(†1772) ; Pierre-André de **Glandevéz** (†1764) ; François-Joseph de **Grasse** du Bar comte de Tilly (†1788) ; Luc-Urbain du Bouéxic comte de **Guichen** (†1790) ; Jean-François de Bertet de **La Clue-Sabran** (†ap. 1764) ; Roland-Michel Barrin marquis de **La Galissonnière** (†1756) ; Clément Taffanel de **La Jonquière** (†1795) ; Jean-Toussaint-Guillaume comte de **Lamotte-Picquet** de la Vinoyère (†1791) ; Christophe Andrault comte de Maulévrier-**Langeron** (†1768) ; Louis-Charles Levassor marquis de **Latouche** (†1781) ; Jean-Baptiste **Macnemara** (†1756) ; Louis de **Martini d'Orves** (†1751) ; Claude-Louis d'Espinchal marquis de **Massiac** (†1770) ; François-Aymar baron de **Monteil** (†1787) ; Louis Guillouet comte d'**Orvilliers** (†1792) ; Étienne II **Périer** l'aîné (†1766) ; Charles-Félix de **Poilvilain** de Cresnay (†1756) ; Jean-Louis de **Pontevès-Maubousquet** marquis de Tournon (†1789) ; Jean-Joseph de **Rafélis** comte de Brovès (†1782) ; Étienne-Pierre vicomte de **Rochechouart** († ap. 1782) ; Henri de **Rochemore-la-Devèze** (†1777) ; Louis-Armand-Constantin prince de **Rohan-Montbazon** (†1794) ; Jacques-Aymar comte de **Roquefeuil** (†1744) ; Aymar-Joseph comte de **Roquefeuil** (†1782) ; Joseph de **Sabran** comte de Grammont et de Beaudinard (†1775) ; Paul-Hippolyte de Beauvillier marquis de La Ferté **Saint-Aignan** (†1788) ; Pierre-André bailli de **Suffren** de Saint-Tropez (†1788) ; Louis-Philippe Rigaud comte de **Vaudeuil** (†1763) ; Louis-Philippe Rigaud marquis de **Vaudeuil** (†1802).

Renseignements complémentaires à propos des chefs d'escadre  
et lieutenants généraux de Louis XIV

nom	naissance	âge CE	âge LG	chev. Saint-Louis	com. Saint-Louis	décès	origine et confession	noblesse et anoblissement
Ailly	v. 1648	59	72			1720	Malte	N ancienne
Albemarle	v. 1672	24	31			1702		N anglaise
Aligre	1650	55	65	1693		1720		N robe
Amblimont	1642	51		1693	1693	1700		N usurpée
Amfreville	1628	49	60			1692	Malte	N
Bart	1650	47		1694		1701	pêche	A 1694
Bellefontaine	v. 1646	57	66			1720	Malte	N robe
Belle-Isle-Erard	v. 1640	63		1699		1704	P : v.1685	N
Benneville	1663	65	73	1703	1745	1750		N usurpée
Béthune	1663	57	71	1705		1734		N ancienne
Chabert				1703		1711		N
Champigny	v. 1650	57	70	1700	1716	1720		N robe
Champmeslin	v. 1653	62	71	1693	1720	1726		N
Châteaumorant	v. 1660	52	60	1715		1722	Malte	N ancienne
Châteaurenault	1637	36	51	1693	1693	1716	terre	N récente
Coëtlogon	1646	43	55	1693	1705	1730		N ancienne
Cogolin	v. 1622	71		1693		1700	terre	N
Colbert de Saint-Mars	v. 1650	71		1694		1722		N
Court	1666	49	62	1705	1729	1752		N
Des Francs								?
Desnos C.	v. 1645	49		1694		1701		N ancienne
Du Casse	v. 1650	51	57	1697	1711	1715	P : 1686	roturier
Du Magnou	v. 1630	63				1706		N

nom	naissance	âge CE	âge LG	chev. Saint-Louis	com. Saint-Louis	décès	origine et confession	noblesse et anoblissement
Du Palais	1647	59				1721	Malte	N ancienne
Duguay-Trouin	1673	42	55	1707	1728	1736	armateur	A : 1709
Duquesne-Guiton	v. 1653	52	67			1724	P : 1685	N
Duquesne-Mosnier	1654	61		1697	1724	1726	P : 1685	N
Estrées J.	1624			1693	1693	1707	terre	N de cour
Estrées V. M.	1660		24	1693	1693	1737	terre	N de cour
Flacourt	v. 1640	48				1692	Malte	N
Forant	v. 1612	74				1692	course	A : 1668
Forbin	1656	51		1699	1733			N
Gabaret J.	1623	50	66	1693	1696	1697		N, père anobli 1665
Grancey	1667	53		1704		1728	terre	N ancienne
Hautefort	1666	46	56	1703	1726	1727		N ancienne
Infreville	v. 1642	51				1712	Malte	N
La Galissonnière	1646	57	74	1674		1737	Malte	N
La Harteloire	1647	50	58	1694	1715	1726		N
La Luzerne	1662	53	65	1699	1728	1746		N
La Porte						1693		N
La Rochalart (1)	v. 1664	56	66	1700	1728	1745		N ancienne
La Rochalart (2)	v. 1670	58	71	1707	1736	1748		N ancienne
Langeron	1649	40	48	1703	1707	1711		N
Lorraine	1675	28				1704	Malte	N de cour
Modène	v. 1656	64				1723		N ancienne
Mons	v. 1654	66		1703		1731		N robe
Nesmond	1641	47	52	1693	1700	1702	Malte	N usurpée
O de Villiers	1654	48	53	174	1726	1728	Malte	N ancienne
Pannetier	v. 1637	52		1693	1693	1696		N
Pointis	1645	54		1693		1707		N
Relingue	v. 1630	59	67	1693	1701	1704		N allemande
Rosmadec				1697		1702	Malte	N
Rouvroy	v. 1660	52	60	1694	1720	1744	Malte	N usurpée
Rybeyrette	1654	61		1701		1715		N
Sainte-Maure	1655	57	65	1703	1717	1744	Malte	N ancienne
Sébeville	v. 1642	61		1694		1707		N
Septèmes				1693		1697		?
Serquigny				1701		1713		N
Tourville	1642	33	40	1693		1701	Malte	N ancienne
Villette-Mursay	1632	54	57	1694	1697	1707	P : 1685	N

# UN AMIRAL MÉCONNU, BURGUES DE MISSIESSY, AMIRAL DE LA RÉVOLUTION À LA RESTAURATION

*Patrick Villiers*  
*université du Littoral-Côte d'Opale*

Burgues de Missiessy, né à Toulon en 1756, fut en 1805 le seul amiral français à accomplir ses instructions, s'illustrant en ravitaillant les Antilles, et en causant de nombreux dégâts aux îles anglaises, tout en ramenant son escadre à bon port. Remarqué pour son *Traité d'arrimage* des 74 canons par Louis XVI qui le nomma capitaine de vaisseau, il accepta les idées nouvelles et, après diverses aventures, fut nommé amiral par la Révolution. Rétabli dans son grade par le Directoire, il fut nommé préfet maritime par Bonaparte. Il s'illustra d'abord comme un « officier savant », puis comme un brillant administrateur, mais il fut tout autant un brillant combattant, et cependant il reste ignoré de beaucoup d'historiens, et encore plus du grand public. Quelle fut sa carrière ? Est-il un amiral exemplaire de ces amiraux de la Révolution et de l'Empire ?

## UNE FORMATION ET UN DÉBUT DE CARRIÈRE AU SERVICE DU ROI

Édouard-Thomas Missiessy est né à Toulon, le 23 avril 1756, dans une famille de la petite noblesse. Il eut son premier embarquement à dix ans sur le vaisseau l'*Altier*, commandé par son père, capitaine de vaisseau dans l'escadre de Beaufremont chargée de montrer le pavillon dans le Levant en 1766. Il navigua 8 mois, puis entra comme garde marine à Toulon le 26 novembre 1770. Il embarqua successivement sur les frégates la *Topaze*, l'*Engageante* et la *Flore*, accomplissant 5 campagnes de 1770 à 1776. Il est alors porté sur les rôles d'équipage sous le nom de Missiessy-Quiès. À partir de 1789, il se fit appeler Burgues de Missiessy. Promu enseigne de vaisseau, en avril 1777, il fut affecté à la frégate la *Sultane*, chargée de protéger le commerce français contre les Barbaresques.

Il fit ensuite une brillante guerre d'Amérique. Il embarqua sur le *Vaillant* de 64 canons dans l'escadre d'Estaing le 9 avril 1778 sous les ordres du marquis de Chabert, capitaine de vaisseau commandant, et de Chaussegros, lieutenant

de vaisseau, second capitaine<sup>1</sup>. Le 13 avril, le *Vaillant* quitta Toulon pour l'Amérique. Il participa aux engagements de Newport, aux combats de Sainte-Lucie, les 13 et 15 décembre 1778, puis de la Grenade, les 2 et 6 juillet 1779, et de Savannah, de septembre à octobre. Le 21 décembre, le *Vaillant* désarma à Lorient.

En février 1780, Missiessy fut nommé second sur la frégate la *Surveillante*, qui venait de s'illustrer brillamment sous le commandement de Du Couédic en coulant la frégate *Québec*. Du Couédic, mort de ses blessures, fut remplacé par le chevalier de Cillard. La frégate fut affectée à l'escadre de Ternay. Partie de Brest le 2 mai 1780, elle assista au débarquement de Rochambeau aux États-Unis, le 11 juillet, à Rhode Island. La frégate resta sous les ordres de Ternay et hiverna à Boston. En division avec l'*Eveillée*, la *Surveillante* participa à la prise de plusieurs corsaires et à celle du *Romulus*, de 44 canons. D'avril 1781 à août 1781, la *Surveillante* escorta des navires des États-Unis à Saint-Domingue et porta des dépêches, notamment l'accord du chef d'escadre Barras, successeur de Ternay à la tête de l'escadre française basée à Boston, à l'opération de la Chesapeake-Yorktown. Le 5 juin 1781, la *Surveillante* engagea un très brillant combat contre le vaisseau HMS *Ulysses*, de 50 canons. Un boulet anglais à la flottaison, l'empêcha de remporter la victoire. L'Anglais, en feu, parvint à s'enfuir pendant la nuit pendant que la *Surveillante* réparait. En août, la frégate attaqua le *James* de 44 canons. De retour à Boston, elle repassa sous les ordres de Barras qui mouilla le 10 octobre dans la Chesapeake avec l'artillerie indispensable pour la victoire de Yorktown. Le 22 octobre, le comte de Grasse chargea la *Surveillante* de rapporter la défaite de Cornwallis. Avec à son bord le duc de Lauzun, elle mouilla à Brest, où elle fut aussitôt désarmée, le 16 novembre.

En mars 1782, Missiessy reçut son premier commandement, le *cutter* le *Pygmée* de 14 canons, navire neuf construit à Dunkerque. Chargé de missions d'escorte, il fut pris par deux vaisseaux en protégeant un convoi côtier en Manche. Échangé en septembre 1782, Missiessy fut nommé second du *Réfléchi* de 64 canons, à Brest, puis en février 1783 sur le *Censeur* de 74 canons qui revint de Cadix à Toulon.

La paix revenue, Missiessy proposa à Castries, secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies, une amélioration du code de signaux du Pavillon qui fut approuvée. Il fut ensuite nommé commandant de la gabarre la *Guyane* chargée d'aller chercher à Riga des bois de mâture pour la flotte de guerre. Au retour de cette mission de 8 mois, il repartit comme commandant de la *Durance* à Riga, puis aux îles du Vent. En 1786, il embarqua comme second sur le *Patriote* de 74 canons, dans l'escadre d'évolutions d'Albert de Rions et fit campagne

1 Patrick Villiers, *Marine de Louis XVI*, Grenoble, J.-P. Debanne, 1985, p. 181-186, 359-361.

en Manche, en Norvège et le tour de l'Angleterre par les Orcades. En 1787, Kersaint fut chargé de tester le *Léopard* de 74 canons, navire neuf construit sur les plans Sané-Borda, avec aussi de nouveaux aménagements, telle une cuisine au charbon, ainsi que de nouveaux arrangements dans la mâture et dans le gréement. Kersaint choisit Missiessy comme second. À la suite de cette campagne, Missiessy rédigea son *Traité d'arrimage*, publié en 1789 « par ordre du roi » et de La Luzerne, secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies. Dans ce traité de l'*Arrimage des vaisseaux*<sup>2</sup>,

il [Missiessy] établit pour tout ce qui compte la charge d'un vaisseau la division simple en objets inconsommables et consommables ce qui le conduisit à déterminer la répartition des objets consommables de manière à ce que la consommation journalière n'altère en rien l'assiette la plus avantageuse pour la marche du vaisseau.

L'ouvrage fait partie de la remarquable série de livres publiés sous Louis XVI pour mieux former les officiers de marine. L'année précédente, Castries avait fait publier le *Traité élémentaire de la mâture des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine*, de Forfait, du même format, 294 pages et 24 planches.

Missiessy étudia l'arrimage du *Léopard*, premier vaisseau français construit sur le plan type Borda-Sané du concours de 1786<sup>3</sup> ; son but était de porter à la perfection ce navire. En effet, au cours d'une croisière, tout navire consomme eau et vivres, ce qui entraîne une modification de ses lignes d'eau. Dans l'introduction, Missiessy résume sa méthode : « diviser le navire en plusieurs tranches verticales... , calculer le déplacement d'eau de chacune de ces tranches, connaître le poids de chaque objet composant la charge du vaisseau... », avant de faire les changements dans les aménagements du navire. « La méthode pour obtenir toutes les conditions de l'arrimage exige préalablement la connaissance des moyens que l'on a : c'est toujours en les mesurant avec le but que l'on veut atteindre que l'on en approche le plus près possible ». Ayant déterminé « le poids du déplacement d'eau », qui est de 3 010 tonnes avec 5 pieds 4 pouces de batterie pour un tirant d'eau avant de 19 pieds 9 pouces et arrière de 22 pieds 1 pouce », il en déduit que, le « poids de la coque » étant de 1 520 tonnes, le « poids de la charge » est de 1 490 tonnes.

2 Édouard-Thomas Burgues de Missiessy, *Arrimage des vaisseaux*, Paris, Imprimerie royale, 1789.

3 Patrick Villiers, « Les vaisseaux français en 1805, des budgets de 1799 à 1805 aux analyses de Burgues-Missiessy, théoricien et marin devenu un amiral renommé », dans Francisco Fernandez-Gonzalez, Larrie Ferreiro, Henry Nowacki (dir.), *Technology of the Ships of Trafalgar*, Madrid, ETS Navales UPM, 2006.

Missiessy divise le vaisseau « en huit tranches verticales », dont il calcule le poids « d'après le développement intérieur et extérieur de la charpente de chaque tranche ». Il ajoute : « J'ai trouvé par cette approximation vague dont l'exactitude ne doit pas être loin de 7 à 8 tonneaux par tranche... ». Il obtient ainsi un ensemble de poids par tranche, d'où il déduit que les poids des extrémités sont supérieurs aux déplacements des tranches correspondantes<sup>4</sup>. Ces données étant intangibles, il reste ce que Missiessy appelle « la charge », c'est-à-dire l'ensemble des objets qui sont à bord du navire, objets qu'il classe en « inamovibles », « consommables » et « inconsommables », soit au total 939 tonneaux. Missiessy décrit alors les points sur lesquels il ferait porter les changements : déplacement des bossoirs au niveau des porte-haubans de misaine, soit 7 tonneaux à 2 000 livres passant de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> tranche avant. Il propose la suppression du four à pain, habituellement placé en avant du mât de misaine, car il fait double emploi avec le four à pain à double étage mis en service sur *Le Léopard*, four qui s'est révélé excellent, ce qui supprimerait 3 tonneaux, etc.

Au cours de la croisière de 1787, Missiessy, en accord avec Kersaint, ramena dans les tranches centrales du vaisseau tout ce qui pouvait l'être. Deux points furent particulièrement mis en œuvre : les biscuits et le charbon de terre pour les cuisines. *Le Léopard* testa les nouvelles cuisines du comte de Kersaint qui utilisaient le bois comme le charbon. Missiessy n'utilisa que le charbon, ce qui lui permit de charger sept mois de charbon et de dégager de l'espace dans la cale alors qu'il aurait été impossible de mettre tout le bois nécessaire. Il put également jouer sur le stockage du biscuit de mer destiné à l'équipage.

Ce livre fut communiqué à tous les commandants de vaisseaux de 74 canons. À noter que Missiessy inclut des pages blanches dans ce livre pour que le commandant puisse faire ses remarques et ses propositions. En récompense, Missiessy reçut le commandement de la corvette de 28 canons, la *Belette*, du 6 août 1789 au 12 mai 1790, avec mission d'escorter le commerce français contre les Barbaresques. Le 2 novembre 1791, il passa au commandement de la frégate la *Modeste* de 36 canons et fut chargé de renégocier le traité de paix avec la Régence d'Alger. Le roi le félicita, lui donna son portrait en pied et le promut capitaine de vaisseau le 1<sup>er</sup> janvier 1792. Le 6 janvier, il désarma sa frégate à Toulon.

#### MISSIESSY FACE À LA RÉVOLUTION, UN DÉBUT DE CARRIÈRE MOUVEMENTÉ

Il fut alors rattrapé par les événements révolutionnaires. Acceptant le nouveau régime, il reçut, le 10 juin 1792, le commandement du *Centaure* de 74 canons,

4 Tableau 1, d'après Édouard-Thomas Burgues de Missiessy, *Arrimage des vaisseaux*, op. cit., p. 10.

dans l'escadre de l'amiral Truguet. Cette dernière, renforcée par la division de Latouche-Tréville venue de Brest, forte de 15 vaisseaux et 8 frégates, attaqua le port d'Onégia, à l'est de Villefranche, les 26 et 27 octobre 1792. Une division commandée par Truguet, composée du *Tonnant*, du *Languedoc* et du *Centaure*, fit escale pendant un mois à Gênes, puis l'ensemble des forces se porta contre la Corse et la Sardaigne en janvier et février 1793. Missiessy, promu contre-amiral le 1<sup>er</sup> janvier 1793 par Monge, ministre de la Marine, était toujours rattaché à la division Truguet. Il participa à l'opération contre Naples puis Cagliari avant de rentrer désarmer à Toulon le 8 mars 1793.

La tension était vive à l'arsenal entre révolutionnaires et royalistes. Au désarmement de son vaisseau le *Centaure*, Missiessy fut accusé d'être hostile à la Révolution et incarcéré au fort de la Malgue à Toulon. Il fut libéré par le soulèvement de Toulon, le 12 juillet, qui proclama Louis XVII, roi. Missiessy resta dans la ville lors de l'occupation anglaise mais, lors de la reprise de Toulon en 1794, il passa en Italie pour échapper à la Terreur. À la chute de Robespierre, il rentra en 1795. Il fut alors emprisonné mais, après trois mois d'enquête, le tribunal l'acquitta. Il fut réintégré comme adjoint de Borda à la direction des cartes et plans, à Paris, avec mission de faire adopter le système métrique dans la marine. Il se fit alors appeler Missiessy-Burgues. En 1797, le Directoire le nomma directeur adjoint des constructions navales et ordonna la publication de l'ouvrage *l'Installation des vaisseaux...*, qu'il venait de rédiger<sup>5</sup>. Ce livre est précédé d'un rapport élogieux de huit pages de la commission chargée de l'examiner, rapport signé par des noms indiscutables : Rosily<sup>6</sup>, Borda, directeur des constructions navales, et Gautier, ingénieur en chef depuis 1765 et qui s'était illustré par une carrière en Espagne où il avait construit la *Santissima Trinidad* de 120 canons. La commission souligna que l'ouvrage était particulièrement important, car « depuis longtemps la Marine désire une unité de disposition dans tous les détails du vaisseau... ». La commission rappela qu'il y avait trop de différences sur l'organisation du service d'un vaisseau à l'autre. En effet, jusqu'à cette date, « chaque capitaine a réglé ces objets à peu près selon sa méthode particulière... Aussi un officier un peu habitué au service est-il frappé, en montant à bord, de la tenue d'un vaisseau ou d'un autre et encore plus lorsqu'il examine les détails... » ; c'était particulièrement le cas pour les rôles

5 Édouard-Thomas Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux*, imprimé par ordre du ministre de la marine et colonies, Paris, Imprimerie de la République, an VI.

6 François Rosily-Mesros, né à Brest en 1748, s'était illustré au combat de *La Belle Poule* en 1778, puis sur la *Cléopâtre* aux Indes, avec Suffren. Commandant de la Marine à Rochefort en 1793, il fut également destitué comme noble, réintégré comme directeur du dépôt des cartes en 1795, et nommé vice-amiral en 1796. Aux côtés de Forfait, il étudia la création de l'arsenal d'Anvers puis de Gênes. Son parcours est très proche de celui de Missiessy. Après Trafalgar, Napoléon le chargea de rallier les débris de la flotte franco-espagnole.

de combat et d'abordage. Le rapport conclut : « le citoyen Missiessy présente des méthodes fixes qui dans la pratique prépareront et faciliteront à établir, par une loi générale, un ordre qui sera proportionnellement le même à bord des vaisseaux de la République ».

En soulignant l'importance de l'ouvrage de Missiessy et la nécessité de le faire imprimer, la Commission condamnait implicitement le désordre, pour ne pas dire l'anarchie, qui régnait à bord de certains vaisseaux de la République, notamment lorsque le mathématicien Monge avait été ministre de la Marine. Ce rapport était suivi d'une introduction de deux pages dans laquelle Missiessy détaillait le plan de son ouvrage et justifiait sa démarche, qui se voulait scientifique :

L'installation des vaisseaux est une des parties de la Marine la moins avancée... Peut-être que les rapports de l'installation avec le gréement et l'arrimage sont cause qu'on a négligé de l'envisager théoriquement et ont empêché de lui donner cette attention particulière qui compare les dispositions usitées avec les principes résultant de nos connaissances, marche qui doit tenir l'esprit pour faire des progrès dans les arts et réformer les erreurs...

198

Avec le mot arrimage, Missiessy fait ainsi implicitement référence à son ouvrage sur l'*Arrimage des vaisseaux*, sans cependant le nommer. Il explique ensuite sa méthode :

Nous avons établi de la manière la plus avantageuse, dans chaque lieu du bâtiment : les objets fixes qui sont nécessaires à la navigation ; nous les avons ensuite accordés, le mieux qu'il nous a été possible, avec les dispositions favorables au combat, et propres à en accélérer la préparation...

Dès l'introduction, l'accent est mis sur ce qui concerne le combat et l'amélioration des conditions pour mieux se battre. Ainsi, dans le premier chapitre, consacré à l'organisation de la cale, Missiessy annonce clairement les raisons qui ont présidé à ses choix : « La célérité du service de l'artillerie pendant le combat exige que l'on distribue par deux endroits le service des gargousses »<sup>7</sup>. Il propose que la soute aux poudres soit réservée aux gargousses pour les canons de l'arrière ; « les gargousses nécessaires pour le service des canons en avant du grand mât sont situées dans des coffres situés dans la calle par le travers du mât de misaine... ».

L'ouvrage est divisé en sept chapitres qui examinent la disposition des objets et des hommes par lieu : la cale, le faux-pont, la première batterie, la deuxième batterie, les gaillards, les hunes et les dehors du vaisseau. Mais, surtout, l'accent

7 Missiessy, *Installation des vaisseaux*, op. cit., p. 6 et 7.

est mis sur l'organisation des hommes dans tous les cas possibles : « Chaque homme de l'équipage est désigné par un numéro particulier », et il est ensuite désigné pour tous les rôles possibles à bord d'un vaisseau : rôle de combat pour un bord et pour deux bords, rôle de mouillage, de plat, de couchage etc.

Cette analyse par rôle, étonnamment moderne, est adoptée de nos jours à bord de tous les navires de guerre. Missiessy se doutait que son organisation serait très coercitive, et qu'elle risquait de ne pas être appréciée par les commandants des vaisseaux. Il se réfugia derrière une justification scientifique en présentant cette partie de l'ouvrage comme presque anodine : « la répartition de l'équipage pour les différentes manœuvres à l'ancre et à la voile, pour le combat, l'abordage, une descente, etc. devant être considérée comme une dépendance de l'installation, nous avons terminé l'ouvrage par ce travail »<sup>8</sup>. L'ouvrage est accompagné de planches qui reprennent celles du traité de l'arrimage, déjà cité ; elles furent dessinées par des spécialistes en constructions navales : « les citoyens Le Gras et Simon sous-ingénieurs constructeurs », ce qui les rend encore plus intéressantes pour l'étude des vaisseaux de la Révolution et de l'Empire.

À la suite de cette publication, le Directoire le nomma directeur adjoint des constructions navales et le chargea d'établir un nouveau *Code de signaux de combat*.

#### MISSIESSY, DE BONAPARTE À LA RESTAURATION : UN BRILLANT COMBATTANT ET UN ADMINISTRATEUR HORS PAIR

En 1801, le premier consul le réintégra dans le service à la mer comme chef d'état-major de son ancien chef, l'amiral Truguet, à Cadix. L'année suivante, il le nomma à Paris « préfet maritime de tous les travaux relatifs à la flotille » de Boulogne. C'est à Paris que Missiessy publia les *Moyens de procurer aux bâtiments de différents rangs des qualités pareilles en adoptant les plans du vaisseau de 74 que l'expérience aurait fait reconnaître le meilleur par la réunion de ses qualités et en changeant l'échelle pour l'application du même plan aux bâtiments de tous les rangs*<sup>9</sup>. Dans cet ouvrage, Missiessy étendit aux vaisseaux de 80 et 116 canons les réflexions menées dans ses deux ouvrages précédents et proposa de réduire l'équipage des vaisseaux pour se rapprocher des équipages anglais. En juillet 1803, Bonaparte le nomma préfet maritime du Havre.

<sup>8</sup> *Ibid.*, « Introduction », p. xij.

<sup>9</sup> *Moyens de procurer aux bâtiments de différents rangs des qualités pareilles en adoptant les plans du vaisseau de 74 que l'expérience aurait fait reconnaître le meilleur par la réunion de ses qualités et en changeant l'échelle pour l'application du même plan aux bâtiments de tous les rangs*, Paris, Imprimerie de la République, 1803 (désormais *Moyens de procurer aux bâtiments*).

En 1804, Missiessy fut affecté à Rochefort et nommé commandant d'une escadre de cinq vaisseaux en cours d'armement : le *Majestueux*, 120 canons, le *Magnanime*, le *Jemmapes*, le *Lion*, le *Suffren*, tous armés de 74 canons, trois frégates de 44 canons : l'*Armide*, la *Gloire*, l'*Infatigable*, complétés du *Lynx* et de l'*Actéon*, deux bricks de 16 canons. Il avait mission de transporter 3 500 hommes de troupes, 5 000 fusils pour défendre les Antilles françaises, mais également mission d'attaquer les îles et le commerce colonial anglais. Ayant appareillé le 11 janvier 1805, il déjoua le blocus anglais mais rencontra une tempête très violente qui dura douze jours, occasionnant de gros dommages dans la mâture du *Suffren* et de la *Gloire*. Il mouilla le 21 février à la Martinique, soit après un temps assez court, compte tenu de la tempête affrontée. À peine arrivé, il débarqua sur l'île de la Dominique, rasa les défenses ennemies et s'empara de 22 navires. Il repartit après avoir levé une forte contribution sur les habitants. Il répéta cette manœuvre à Nieves, Montserrat et Saint-Christophe. Les prises furent vendues à la Guadeloupe, et leur montant immédiatement partagé entre les soldats du général Lagrange et les marins.

Avant de revenir en France, son escadre s'arrêta à Saint-Domingue pour y débarquer les troupes du général Lagrange qui sauvèrent la capitale, assiégée par les troupes noires de Dessalines. Missiessy se savait poursuivi par les forces anglaises ; il resta au mouillage sous voile ce qui lui permit de repousser l'escadre anglaise et de s'échapper. Il rentra le 20 mai à Rochefort avec tous ses navires, donnant ainsi l'exemple de ce qu'aurait dû être la stratégie napoléonienne à la mer : disperser les escadres anglaises sur les océans, et les obliger à protéger le commerce et les colonies anglaises. Napoléon, prétextant que Missiessy aurait dû attendre Villeneuve aux Antilles alors que les instructions initiales de l'empereur disaient le contraire, refusa de lui accorder une promotion pourtant légitime. Missiessy demanda à être mis en congé.

Napoléon le rappela le 18 février 1808 au commandement de l'escadre de l'Escaut, forte de 8 vaisseaux. Le 30 juillet 1809, suite au débarquement des forces de l'Amiral Chatham, à Walcheren, fortes de 40 000 hommes sur 400 transports, escortés de 22 vaisseaux, Missiessy manœuvra avec habileté son escadre empêchant qu'elle soit capturée tout en protégeant Anvers. En octobre, après avoir perdu 7 000 hommes et dépensé inutilement trois millions de livres sterling, les Anglais renoncèrent. Napoléon récompensa Missiessy en le nommant commandant en chef des forces du Nord et le fit comte d'Empire sous le nom de comte de Burgues. Il se nomma dès lors Burgues de Missiessy.

Missiessy protégea à nouveau Anvers avec succès en 1814, mais, aux Cent Jours, il refusa de se rallier à Napoléon. À la Restauration, Louis XVIII le

confirma comme préfet maritime de Toulon<sup>10</sup>. Son rôle reste encore largement à étudier, comme d'ailleurs l'histoire maritime de cette période. Il se révéla une nouvelle fois un brillant administrateur.

De cette rapide biographie, plusieurs éléments se détachent. Missiessy est probablement l'officier supérieur français qui a le plus navigué de 1770 à 1815. Il était très brillant au combat, comme le montra son engagement contre l'*Ulysse*. Lorsqu'il fut second sur la *Surveillante*, il commanda l'artillerie de cette frégate qui mit le feu au vaisseau qu'elle affrontait, preuve également de l'originalité de Missiessy qui choisit le tir à couler bas et non à démâter, plus utilisé par les Français. Missiessy a navigué dans toutes les mers européennes, de la Méditerranée à la Baltique mais aussi dans l'Atlantique Nord et aux Antilles. C'est également le type de « l'officier savant » des marines de Louis XV et de Louis XVI, comme Borda ou le chevalier du Pavillon. Chargé de ramener du bois de mâture acheté aux Russes à Riga, il rédigea un rapport sur le commerce et l'économie de la Baltique qui le fit remarquer. Second sur *Le Léopard* de 74 canons aux côtés de Kersaint, il écrivit un traité particulièrement remarquable, montrant ses connaissances en architecture navale.

Comme d'Estaing, Bougainville, Borda ou Sané, il accepta la Révolution, mais rappelons que la majorité des officiers de Louis XVI partit en exil sans revenir. S'il s'enfuit sous la Terreur, il revint avec le Directoire, mais ne servit jamais dans l'armée des Princes ou sous les couleurs anglaises. Réintégré, il s'attacha immédiatement à essayer de corriger les problèmes de la marine de guerre par son *Traité sur l'installation...* de 1797, tâche qu'il poursuivit par son ouvrage *Moyens de procurer aux bâtiments...*, de 1802. Sa conduite d'une escadre à la mer en 1805 fut exemplaire, de même que sa défense d'Anvers et de l'Escaut. Il fut le grand responsable de l'échec anglais lors du débarquement en 1809 dans l'île de Walcheren. Napoléon ne s'y trompa pas en le faisant comte d'Empire.

Ce grand marin est paradoxalement un des plus oubliés parmi ceux de l'Empire et ses ouvrages ne sont presque jamais signalés par les historiens. Napoléon se plaignit, à de nombreuses reprises, de ne pas avoir eu de brillants amiraux. À l'évidence, il n'en avait pas beaucoup, mais l'exemple de Missiessy montre que l'Empereur n'aimait pas favoriser les amiraux qui avaient une forte personnalité.

10 Service historique de la défense, Vincennes, département Marine, CC7, Dossier personnel de Missiessy.

Tableau. Déplacement et poids d'une coque de 74 canons (en tonneaux)

	Poids de déplacement d'eau	Poids de la coque
1 <sup>re</sup> tranche arrière	527	225
2 <sup>e</sup> tranche arrière	460	208
3 <sup>e</sup> tranche arrière	322	188
4 <sup>e</sup> tranche arrière	114	139
1 <sup>re</sup> tranche avant	540	228
2 <sup>e</sup> tranche avant	506	210
3 <sup>e</sup> tranche avant	391	184
4 <sup>e</sup> tranche avant	146	138

Source : Missiessy, *Arrimage des vaisseaux*, Paris, Imprimerie royale, 1789.

## L'AMIRAL HUGON AU LEVANT (1832-1833)

*François-Xavier Jeanne*

Gaud Aimable Hugon est l'un des quinze amiraux de la cité granvillaise. Né en 1783, décédé en 1862, il a traversé l'une des périodes les plus riches de l'histoire maritime française, en vivant le passage de la marine à voile à la marine à vapeur. Cette communication est basée sur les archives privées de l'amiral Hugon, conservées au musée du Vieux Granville, suite au don de la baronne Hugon-Letourneur, et sur sa correspondance, conservée à la médiathèque Charles de la Morandière, de Granville. Il s'agit de voir, d'abord, les débuts de la carrière d'Hugon, sa mission au Levant en 1832-1833, enfin la fin de sa carrière.

### DÉBUTS DE CARRIÈRE 1783-1832<sup>1</sup>

Gaud Aimable Hugon naît à Granville le 31 janvier 1783. Il est le fils de Louis Hugon-Hautmesnil, capitaine, armateur et juge consul, et de Julienne Ganne de Grandmaison. Orphelin, il entre dans la marine et devient mousse à 12 ans, en 1795, sur le *Nicodème*, à Brest. En mars 1796, il sert sur le brick *Betsy*. Il est capturé le 12 juin 1796 par les Anglais. Il subit là sa première captivité avant d'être libéré quelques mois plus tard, en octobre 1796.

Novice en 1797, il passe aspirant de deuxième classe en novembre 1798, toujours au sein de l'escadre de Brest. Il est alors affecté sur le vaisseau *Le Dix Août* jusqu'en avril 1802. Il acquiert une première expérience opérationnelle à la mer. Il apprend à connaître la mer Méditerranée où sa carrière navale aura ses moments les plus importants. L'escadre de Brest, seule force navale française après le désastre d'Aboukir, le 1<sup>er</sup> août 1798, a reçu la mission de secourir l'armée française d'Égypte asphyxiée par le blocus anglais. Il participe au raid de l'amiral Bruix, mené entre le 26 avril et le 8 août 1799, mais Bruix, bloqué par l'escadre anglaise de l'amiral John Jervis, ne peut atteindre l'Égypte. Il prend part à la croisière de l'amiral Ganteaume entre le 23 janvier et le 22 juillet 1801. Ce

1 Étienne Taillemite, notice « Hugon, Gaud-Aimable, baron », dans *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002, p. 247 ; Jurien de la Gravière (amiral), *La Station du Levant*, Paris, Plon, 1876, t. 1 et 2.

dernier arrive trop tard : les Anglais ont débarqué le 22 mars 1801. Ganteaume parvient à s'approcher d'Alexandrie entre le 7 et le 14 juin 1801, mais il doit fuir devant la flotte de l'amiral Keith. Sur le chemin du retour, l'amiral français capture le vaisseau anglais le *Swiftsure*.

Hugon navigue sur d'autres océans. Napoléon a rétabli l'esclavage en 1802 et veut ressusciter l'empire colonial français, en reprenant Saint-Domingue insurgé et la Louisiane. Hugon participe à l'expédition de Saint-Domingue qui emmène le général Leclerc en 1802. Il est aspirant de première classe en décembre 1802. Il ne voit pas l'issue tragique de la campagne à Saint-Domingue puisqu'il regagne la France.

Le futur amiral connaît une nouvelle expérience opérationnelle précieuse : il combat dans l'océan Indien entre 1803 et 1807. Le 6 mars 1803, il part sur la frégate *Atalante* au sein de la division de l'amiral Linois, vainqueur de la bataille d'Algésiras en juillet 1801. Linois doit récupérer les comptoirs français de l'Inde et y transporter leur gouverneur, le général Decaen. La guerre avec l'Angleterre change tout. Linois et Decaen manquent de peu d'être pris par les Anglais. Ils se replient sur l'île de France. Linois entreprend des croisières dans l'océan Indien contre le commerce anglais venant d'Inde et d'Asie. L'*Atalante*, où se trouve Hugon, est envoyée en mission à Mascate, pour rallier les autorités à la France. C'est un échec : Mascate refuse de s'opposer aux Anglais qui dominent l'Inde et veulent étendre leur emprise vers la Chine. L'*Atalante* manque ainsi l'interception du convoi anglais de Chine par Linois les 14 et 15 février 1804, à l'entrée du détroit de Singapour, près de Poulo Aor. Linois échoue, croyant combattre des navires de guerre. Les *indiemen*, vaisseaux armés de la compagnie anglaise des Indes, menés par le commodore Dance, ont si habilement manœuvré, contrant l'attaque française, qu'ils l'ont trompée : l'amiral a renoncé, certain de s'être heurté à une puissante escorte de la Royal Navy.

En juin 1804, Hugon passe sur la *Psyché* commandée par le capitaine Bergeret. Le 14 février 1805, sur la côte de Malabar, la *Psyché* est capturée par la frégate anglaise *San Fiorenzo*. Hugon négocie la reddition, et obtient les honneurs de la guerre. Libéré, il est promu enseigne de vaisseau en juillet 1805. Il commande alors la corvette *Princesse Charlotte*. En mai 1807, il rentre en France comme commandant du brick *Créole* mais l'île de France reste chère à la famille Hugon : en 1835, un de ses cousins s'y installe<sup>2</sup>. En 1808, embarqué sur le *Fanfaron*, Hugon retrouve Brest. Il y reste peu de temps. En effet, entre 1808 et 1811, il fait partie de l'escadre de l'Escaut sur le *Pulstuck* (1808-1809)

2 Médiathèque Charles de La Morandière, sans cote (s.c.), 4 mai 1847, archives de l'amiral Hugon, Lettre de Hugon à lord Spencer, p. 63. Ce fonds sera désigné désormais « M.C.M. » pour « Médiathèque Charles de la Morandière, sans cote, archives de l'amiral Hugon ».

et l'*Albanais* (1809-1811). En juin 1810, il est élevé au grade de lieutenant de vaisseau. L'escadre de l'Escaut est l'une des plus importantes dans l'effort de reconstruction navale entrepris par Napoléon après Trafalgar. Hugon est à Anvers, « ce pistolet braqué sur le cœur de l'Angleterre » (Napoléon), sur le vaisseau *Tilsitt*. Il repart à Brest sur l'*Ems* (1813-1814). Il fait campagne aux Antilles en 1814, comme second sur l'*Erigone*, sous les ordres du comte Henri de Rigny, futur ministre de la marine de Louis-Philippe. Les deux hommes ont dès lors leurs carrières liées. Hugon doit probablement à Rigny d'échapper aux troubles des Cent Jours. Rigny a rallié Louis XVIII à Gand, son oncle est le baron Louis ministre des Finances du roi. Hugon rejoint Rigny aux Antilles comme second sur l'*Aigrette* en septembre 1815.

Il retrouve la Méditerranée en servant au Levant sur l'*Aigrette* entre 1815 et 1817. Il s'agit de refaire paraître le pavillon français dans cette région, et de regagner une influence commerciale et politique. Hugon acquiert une connaissance précieuse du futur théâtre d'opérations de sa mission de 1832-1833. Il mène une autre campagne en Méditerranée orientale, en 1818-1819, comme commandant de l'*Émulation*. Il passe capitaine de frégate en septembre 1819, et commande la frégate la *Clorinde* à Cherbourg. Il entame la croisière de ce navire en Atlantique Sud en 1821, mais il quitte bientôt ce bateau qui poursuit sa navigation autour de l'Amérique du Sud, alors en pleine révolution, entre 1822 et 1824<sup>3</sup>.

Hugon part en Afrique. En mars 1823, il commande l'île de Gorée, puis assume l'intérim du gouvernement de la colonie du Sénégal entre septembre 1824 et novembre 1825. La traite négrière, dont Gorée fut le cœur, a été abolie par les Anglais en 1807, puis officiellement interdite par le congrès de Vienne en 1815. Une traite clandestine subsistant cependant, les nations européennes font la chasse aux navires négriers. L'esclavage n'est aboli qu'en 1833 par l'Angleterre, et qu'en 1848 par la France.

Capitaine de vaisseau en mai 1825, Hugon retrouve la Méditerranée où il fait campagne pendant trois ans. Depuis mai 1826, il commande la frégate l'*Armide*, à la division du Levant, sous les ordres de Rigny passé contre-amiral en mai 1825. Il se distingue à la bataille de Navarin le 20 octobre 1827<sup>4</sup>. Sa bravoure, son héroïsme pour sauver la frégate anglaise *Talbot* lui valent le titre de baron et l'amitié des Anglais. Le capitaine Spencer le lui rappellera dans ses

3 M.C.M., lettres de Dusault à Hugon, écrites sur la *Clorinde*, 1822-1824, p. 62.

4 Musée du Vieux Granville (M.V.G.), sans cote, lettres de Dusault à Hugon des 13 juillet et 5 août 1828, archives de l'amiral Hugon, carton famille Hugon, don de Mme Hugon Letourneur p. 62.

lettres en 1835<sup>5</sup>. Navarin est la dernière bataille de la marine à voiles. En juillet 1828, Hugon est présent à la prise du château de Morée et à l'installation des troupes françaises du général Maison dans le Péloponnèse. Commandant la compagnie des gardes du pavillon amiral en décembre 1829, Hugon commande l'*Alerte* lors de la prise d'Alger, le 5 juillet 1830. Il se distingue à nouveau, cette fois-ci par ses qualités d'organisateur, assurant la logistique de l'expédition.

En mars 1831, il est nommé contre-amiral. Dès le 25 avril 1831, il reçoit le commandement de la station navale du Levant. Son ami, l'amiral de Rigny, devient ministre de la Marine en mars 1831, et lui assure son soutien. Des problèmes d'armement et d'équipages retardent son arrivée. Il se distingue à la bataille du Tage, sur le *Trident*, le 11 juillet 1831, gagnée par l'amiral Roussin.

#### COMMANDANT DE LA STATION NAVALE DU LEVANT 1832-1833

206

Hugon arrive en Grèce fin janvier 1832, sur la frégate *Iphigénie* qui porte son pavillon. Il a sous ses ordres la frégate *Calypso*, les bricks *Actéon*, *Alacraty* et *Génie*, la goélette la *Dauphinoise*, la gabarre *Brienne*. Le capitaine de vaisseau Lalande, futur amiral, lui passe le commandement. Le rôle d'Hugon au Levant illustre les missions de la marine française entre 1815 et 1840 : servir la diplomatie française, protéger le commerce et les citoyens français installés à l'étranger, faire du renseignement<sup>6</sup>.

#### UN CONTEXTE TROUBLÉ, LA GUERRE CIVILE GRECQUE<sup>7</sup>

Fidèle de la Russie, ancien ministre des Affaires étrangères du tsar Alexandre I<sup>er</sup>, Jean Kapodistrias est président de l'État grec, élu pour sept ans depuis le 14 avril 1827. Après la bataille de Navarin, il arrive à Nauplie début janvier 1828. Il suspend la constitution de Trézène, votée également le 14 avril 1827, et crée le Panhélienion, corps consultatif de 27 membres. Il veut reconstruire au plus vite un État grec. Mais, en août 1829, à Argos, la rupture se produit : Jean Kapodistrias se brouille avec les notables grecs – les primats des îles comme Hydra, les commerçants de Syros, les armateurs d'Hydra comme Georges

5 M.V.G., lettres du capitaine Spencer des 12 mars et 17 novembre 1835, archives de l'amiral Hugon, carton famille Hugon, don de Mme Hugon Letourneur, p. 63.

6 Michèle Battesti, *La Marine au XIX<sup>e</sup> siècle, interventions extérieures et colonies*, Paris, Du May, 1993, p. 21-29 ; Martine Acerra et Jean Meyer, *Histoire de la marine française*, Rennes, Ouest-France, 1994, p. 203-211.

7 M.V.G., 29 décembre 1831, archives de l'amiral Hugon, carton « Station du Levant », note confidentielle du capitaine de vaisseau Lalande sur l'état de la Grèce, p. 12 ; 29 décembre 1831, copie du mémoire de Stafford Canning, p. 7 ; A. Vacalopoulos, *Histoire de la Grèce moderne*, Paris, Horvath, 1975, p. 121-150 ; G. Contogeorgis, *Histoire de la Grèce*, Paris, Hatier, 1992, p. 341-361.

Contouriotis, D. Mavrocordatos, les chefs de l'armée, les riches de Mani –, qui ont bénéficié du système ottoman et qui veulent un État décentralisé. Ils s'opposent à la vision d'un État unifié et centralisé voulu par Jean Kapodistrias. Vaincue par la Russie lors de la guerre de 1828-1829, la Turquie signe le 14 septembre 1829 le traité d'Andrinople qui reconnaît l'autonomie de la Grèce. Le 3 février 1830, à Londres, un protocole proclame l'indépendance de la Grèce. Les tensions politiques sont trop fortes. La guerre civile éclate au printemps 1831, avec l'incident de Poros, le 2 avril 1831, et l'insurrection d'Hydra. Le 9 octobre 1831, le président Jean Kapodistrias est assassiné. Un comité administratif est formé avec trois membres : Augustin Kapodistrias, frère du défunt, Théodore Colocotronis, Jean Kolettis.

Du 21 au 24 décembre 1831, des combats ont lieu à Argos entre les membres de l'Assemblée nationale grecque. Les acteurs de la guerre civile grecque sont divers. Il y a les partisans du président assassiné Jean Kapodistrias, son frère Augustin Kapodistrias et Théodore Colocotronis, partisans de la Russie soutenus par le consul russe Ruckmann avec l'aide de l'amiral russe Ricord. Il y a les opposants, partisans du rétablissement de la constitution de Trézène de 1827, les constitutionnels, dirigés par Jean Kolettis, partisan de la France. Ces constitutionnels sont eux-mêmes divisés. Le parti rouméliote (la Roumélie est la Macédoine) où se trouve Jean Kolettis, s'abouche avec le parti d'Hydra dirigé par Georges Contouriotis, Laïmi, Mavrocordatos (partisan de l'Angleterre), et Miaulis, mais il y a une dissension entre les Rouméliotes et les Hydriotes, et la rivalité franco-anglaise apparaît. Le parti de l'opposition tient le Nord, l'isthme de Corinthe, le nord du Péloponnèse et le Magne. Les Rouméliotes et les Hydriotes nomment leur gouvernement, dont Jean Kolettis, Laïmi, et Georges Contouriotis sont membres.

Fin janvier 1832, un comité administratif de sept membres est établi. Augustin Kapodistrias démissionne. Il y a un désaccord entre les membres de ce comité.

## LE RÔLE D'HUGON

Fin janvier 1832, Hugon arrive donc dans un pays plongé dans l'anarchie. Sa mission est simple : il agit dans le cadre d'un accord international où la France est alliée à l'Angleterre et à la Russie, pour exécuter les décisions de la conférence de Londres, proclamées par les protocoles des 7 janvier<sup>8</sup>, 7 mai et 25 juillet 1832<sup>9</sup>. L'unité des trois Alliés, la réconciliation des partis politiques grecs, l'instauration d'une monarchie héréditaire sont affirmées.

8 M.V.G., 8 mars 1832, lettre, p. 5.

9 M.V.G., Textes des protocoles des 7 mai et 25 juillet 1832, p. 7.

Hugon est en relation constante avec les amiraux alliés, l'Anglais Hotham et le Russe Ricord, qui sont en Grèce le premier depuis 1831 et le second depuis 1828. Hugon correspond aussi avec le sieur Tricoupi, secrétaire grec aux Affaires étrangères, et avec les consuls alliés, le Français, le baron de Rouen, l'Anglais, Dawkins, le Russe, Ruckmann. Les trois Alliés sont divisés : la Russie s'oppose de plus en plus à la France et à l'Angleterre<sup>10</sup>. Ruckmann et Ricord appliquent la politique voulue par le tsar Nicolas I<sup>er</sup> : assurer un accès aux mers chaudes pour la Russie.

208

Hugon transporte et débarque les troupes françaises venues de Morée, commandées par le général Guéhéneur, pour protéger Nauplie, siège du gouvernement grec légitime. L'amiral granvillais lutte contre la piraterie grecque qui sévit sur les côtes autour du Péloponnèse et en mer Égée. Il protège ainsi l'important commerce international vers le Levant. Le renseignement fait aussi partie du rôle du marin : il surveille les aléas du conflit entre l'Égypte de Méhémet-Ali et l'empire ottoman, qui sévit entre 1831 et 1833. Il doit encore secourir les Français menacés par cette guerre.

Maintenir l'ordre, réconcilier les Grecs s'avèrent impossibles. Entre mars et décembre 1832, les incidents sont continus dans le Péloponnèse, autour de Patras, Nauplie, Lépante, Missolonghi. Les chefs de guerre, Théodore Colocotronis, Nicolas Tzavellas, partisans des Russes, Grivas avec ses soldats turcs, sévissent dans le Péloponnèse et s'attaquent au gouvernement grec légitime de Nauplie. Une nouvelle assemblée est installée début mars 1832. Le 15 mars 1832, le gouvernement provisoire grec est organisé<sup>11</sup>. Le 2 avril 1832, une nouvelle commission administrative du Sénat grec, chargée du pouvoir exécutif, est établie et reconnue par les Alliés, mais le chef de guerre Tzavellas veut prendre la ville de Patras en avril 1832<sup>12</sup>. Les Alliés l'en empêchant, Tzavellas pille la ville de Kostizza, le 21 avril 1832. Le 5 mai 1832, Tzavellas provoque l'insurrection des soldats de Patras et s'empare de la ville le 7 mai 1832. Les Français réagissent : transportées par Hugon, des troupes françaises occupent Spetzia puis Patras le 12 mai 1832. Les troupes alliées prennent position à Nauplie, le 20 mai 1832, pour protéger le gouvernement grec<sup>13</sup>.

En juin 1832, le chef de guerre Grivas, adversaire de Théodore Colocotronis, sème la destruction dans le Péloponnèse, avec ses soldats turcs<sup>14</sup>. La situation se

10 M.V.G., 31 mai 1832, lettre à Georges Condouriatos et Jean Coletti, p. 3 ; 23 juin 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 45.

11 M.V.G., 15 mars 1832, Document sur le 5<sup>e</sup> congrès national grec, p. 5.

12 M.V.G., 2 avril 1832, p.4 ; lettre du 27/15 avril 1832, Document grec, p. 31.

13 M.V.G., 7 mai 1832 lettre de Hugon à Bailleul, p. 31 ; 10/22 mai 1832, lettre de Fournier à Soult, p. 33 ; 12 mai 1832, lettre de Dupont à Hugon, p.33 ; 8 août 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 46.

14 M.V.G., 10 juin 1832, proclamation de Colocotronis aux Grecs contre Grivas, p. 3.

dégrade. Les Alliés continuent à protéger à nouveau Nauplie. Les trois consuls alliés pressent le gouvernement grec, les 16 et 19 juillet 1832, de réunir au plus vite l'assemblée nationale grecque<sup>15</sup>. Le 1<sup>er</sup> août 1832, l'assemblée nationale grecque, à majorité constitutionnelle, proclame une amnistie générale pour tous les insurgés, la révision de la constitution, le partage des terres, mais elle commet l'erreur fatale de dissoudre le Sénat, à majorité présidentielle<sup>16</sup>. Cette fois, la situation empire. Le 2 août 1832, Grivas prend Missolonghi<sup>17</sup>. De graves incidents secouent Patras le 15 août 1832<sup>18</sup>. Le 22 août 1832, l'assemblée nationale grecque est dissoute par un coup d'État de soldats impayés. Le 20 août 1832, Tzavellas menace Carithène<sup>19</sup>. Du gouvernement grec ne restent que les secrétaires des ministères, tel Tricoupi aux Affaires étrangères.

Le vrai pouvoir est aux mains des consuls alliés. Ils rassemblent les membres du Sénat dissous et créent un comité de trois membres : Jean Kolettis, partisan de la France, Alex Zaïmis, partisan de l'Angleterre, André Métaxis, partisan de la Russie. C'est un échec : le comité est sans autorité, ses membres ne s'entendent pas. Le pouvoir grec a disparu. Or les protocoles de Londres du 7 mai 1832 et du 25 juillet 1832 ont octroyé le royaume de Grèce au prince Othon de Bavière, né en 1815, et à une régence qui doit exercer le pouvoir jusqu'à sa majorité en 1835. Le nouveau roi et la régence tardent à arriver, avec 3 500 soldats bavarois qui doivent relever les troupes françaises de Morée. En août 1832, les Alliés prennent des mesures pour protéger les habitants de Salona, Galaxidi, Malandrina, contre toute exaction<sup>20</sup>. Une partie des troupes françaises de Morée est transportée par Hugon ; elles rétablissent les communications terrestres avec Nauplie fin août 1832<sup>21</sup>. Le 7 septembre 1832, Théodore Colocotronis s'entremet pour négocier la paix dans la province de Corinthe<sup>22</sup>. La France se méfie. À juste titre : Colocotronis est lié à la Russie. Le 30 septembre 1832, à Patras, la Russie fomenté une manifestation anti-française et anti-anglaise<sup>23</sup>.

Le 5 septembre 1832, une délégation grecque part voir le prince Othon de Bavière pour le presser d'arriver au plus vite, mais Othon et la régence tardent<sup>24</sup>. De nouveaux incidents éclatent à Lépante, dont Tzavellas s'empare

15 M.V.G., 19 juillet 1832, lettre des consuls alliés Ruckman, Dawkins, Rouen à Tricoupi, p. 3 ; 8/20 juillet 1832, lettre de Tricoupi aux résidents alliés, p. 3.

16 M.V.G., 1<sup>er</sup> août 1832, sésame, p. 3.

17 M.V.G., 13 août 1832, lettre de Dupont à Hugon, p. 34.

18 M.V.G., 22 août 1832, lettre de Desuin à Hugon, p. 32 ; 24 août 1832, lettre de Desuin à Hugon, p. 32.

19 M.V.G., 22 août 1832, lettre de Desuin à Hugon, 22 août 1832, *op. cit.*

20 M.V.G., Patras 13/25 août 1832, appel aux commandants des bâtiments alliés, p. 30.

21 M.V.G., 27 août 1832, lettre du général Guéhéneur à Hugon, 27 août 1832, p. 40.

22 M.V.G., 29 août/11 septembre 1832, lettre de Ricord à Hugon, p. 1 ; 12 septembre 1832, lettre des résidents alliés aux amiraux alliés, p. 7.

23 M.V.G., 2 octobre 1832, lettre de Desuin à Hugon, p. 32.

24 M.V.G., 24 août/5 septembre 1832, lettre de Tricoupi aux amiraux alliés, p. 2.

le 26 septembre 1832. Des troubles ont lieu à Patras, Nauplie, Kostizza<sup>25</sup>. La situation se dégrade encore. En novembre 1832, des incidents secouent Nauplie, et les sénateurs grecs partent vers Astros<sup>26</sup>. Fin 1832, les rebelles menacent Égine. La Grèce a sombré dans l'anarchie.

Hugon et les autres amiraux ont reçu l'ordre d'envoyer des bâtiments pour assurer le transport du roi Othon, de la régence et des soldats bavarois. Trois bâtiments alliés partent début septembre 1832, mais des problèmes de logistique surviennent<sup>27</sup>. Il faut envoyer d'autres navires pour emmener le roi, la régence, les troupes. Finalement, ce n'est que le 3 décembre 1832, à Brindisi, que le départ est prévu, puis retardé<sup>28</sup>. Le roi n'arrive à Nauplie que le 6 février 1833<sup>29</sup>. Il lui reste à rétablir l'ordre, ce que n'ont pu faire les trois amiraux alliés, Hugon et son collègue Hotham ayant vu leurs initiatives sabotées par l'amiral russe Ricord, avec l'aide du consul russe Ruckmann. La rivalité entre la France, qui soutient Jean Kolettis, et l'Angleterre, qui aide les Grecs Mavrocordatos et Zaïmis, n'a rien arrangé.

210

#### LA LUTTE CONTRE LES PIRATES

Les pirates grecs sont liés aux insurgés opposés au gouvernement grec légitime de Nauplie. La répression de la piraterie est exigée par le protocole du 25 juillet 1832 de la conférence de Londres et les ordres de Rigny à Hugon. Le moyen d'attaque des pirates réside en des bâtiments légers (misticks, barques ou scampa via, tracandini), d'autres volés à la marine grecque (barques, goélettes), ou, encore, des bâtiments détournés comme un brick hollandais, en mai 1832. Il y a aussi le détournement d'un navire par son propre capitaine comme ce bâtiment frété par des Marseillais et dévié vers Samos en décembre 1832. Les attaques des pirates se produisent sur les côtes autour du Péloponnèse, dans le golfe de Lépante, au large de Nauplie, sur la côte du Magne, au sud du Péloponnèse, à Coron et à Kalamata, et en mer Égée.

Pour Hugon, la répression à mener est difficile. Il envoie des bâtiments fermer le golfe de Corinthe aux pirates en août 1832. Il organise des patrouilles de bâtiments au large du Péloponnèse, comme la *Dauphinoise* en octobre 1832. La collaboration avec les Anglais se révèle précieuse. Le capitaine John Franklin, explorateur polaire au Canada, capture le pirate Chrysanthos Morailachis, le

25 M.V.G., 6 octobre 1832, lettre de Desuin à Hugon, p. 32.

26 M.V.G., 22 novembre 1832, le Sénat de la Grèce aux Hellènes, p. 3.

27 M.V.G., 13 octobre 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 46.

28 M.V.G., 16 novembre 1832, lettre de Sercey à Hugon, p. 6.

29 M.V.G., 25 janvier/6 février 1833, lettre de Tricoupi à Hugon, p. 2 ; 6 février 1833, programme des solennités de l'entrée du roi, p. 11 et 12.

16 juillet 1832. Ce pirate est lié à Tzavellas et Colocotronis, deux chefs insurgés affiliés à la Russie qui rechigne à participer à la lutte contre les pirates. Ceux-ci profitent de l'anarchie politique en Grèce et frappent : le 27 mars 1832, le navire russe l'*Ajax* se heurte à cinq pirates dans le golfe de Lépante mais ce combat reste ambigu<sup>30</sup>. Le 28 mars 1832, un pirate grec frappe dans le golfe de Coron. Le 3 mai 1832, les pirates grecs attaquent un navire trabacolo (bâtiment marchand à deux mâts et deux voiles, en usage sur la mer Adriatique) près de Milo ; ils prennent un brick hollandais près de Milo, puis, le 4 mai 1832, deux bricks goélettes américains entre Siphanto et Serpho<sup>31</sup>. À Syra, dans l'Archipel, le 9 mai 1832, des pirates volent un bateau<sup>32</sup>. Le 12 mai 1832, un navire autrichien est attaqué en mer Égée, dans les détroits entre Andros et le cap d'Oro<sup>33</sup>. Une goélette de la marine grecque est volée à Nauplie, siège du gouvernement grec, dans la nuit du 19 au 20 mai 1832<sup>34</sup>.

Le 23 juin 1832, Rigny s'irrite<sup>35</sup>. Sur l'avis du consul français à la Canée, Fabreguette, il constate que la réapparition de la piraterie est due à la facilité pour les armements grecs de se couvrir des pavillons des diverses puissances alliées, et à la nécessité pour les consuls alliés de s'affranchir des règles de navigation, en laissant les bâtiments grecs voyager avec des papiers illégaux. Fabreguette propose deux solutions : soit on interdit à tout bâtiment grec d'arborer un autre pavillon que le sien, soit le gouvernement grec désigne la puissance qui protège tel ou tel bâtiment grec. La piraterie continue : le 19 juillet 1832, deux bâtiments de la marine grecque sont pris par les insurgés<sup>36</sup>. Le 25 juillet 1832, la conférence de Londres proscriit la piraterie<sup>37</sup>. Auparavant, les collusions entre insurgés et pirates sont apparues. Dans la nuit du 8 au 9 juillet 1832, venu de Patras, le pirate Chrysanthos Moraïlachis frappe près de Missolonghi. Le capitaine anglais, John Franklin, le capture le 16 juillet 1832. Le même jour, le chef rebelle Tzavellas, lié aux Russes, demande la libération de cet homme que des liens rattachent aussi à l'insurgé Grivas. Le 29 juillet 1832, dans une lettre à l'amiral Hugon, en réponse à un courrier de ce dernier du 16 juillet précédent, Tzavellas reconnaît que Moraïlachis est un pirate, le jour même où ce dernier s'évade<sup>38</sup>. Le 28 août 1832, la piraterie frappe à nouveau dans

30 M.V.G., 30 mars/4 avril 1832, rapport du commandant de l'*Ajax*, p. 1.

31 M.V.G., 11 mai 1832, lettre de Hainaut à Hugon, p. 31.

32 M.V.G., 9 mai 1832, lettre de Vitale à Hugon, p. 38.

33 M.V.G., déclarations faites à Malte... sur la piraterie, p. 42.

34 M.V.G., 8/20 mai 1832, lettre de Tricoupi aux amiraux alliés, p. 38.

35 M.V.G., 23 juin 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 45.

36 M.V.G., 19 juillet 1832, lettre de Tricoupi à Hugon, p. 2.

37 M.V.G., 25 juillet 1832, lettre de Mareuil à Palmerston, p. 6.

38 M.V.G., affaire du pirate Moraïlachis d'après les lettres de Dupont des 19 et 29 juillet 1832, p. 34 ; 16 juillet 1832, lettre à Hugon, p. 31.

le golfe de Corinthe<sup>39</sup>. Trois navires pirates veulent bloquer ce golfe. Les trois Alliés réagissent, interdisent le golfe aux pirates, le capitaine John Franklin est envoyé à Kostizza. Le 12 septembre 1832, un des bâtiments pirates est bloqué par les alliés à l'entrée du golfe de Corinthe<sup>40</sup>. Le 27 septembre 1832, Tricoupi, secrétaire grec aux Affaires étrangères, signe enfin de nouvelles patentes de navigation pour empêcher les pirates d'en utiliser de fausses<sup>41</sup>.

212 La situation ne s'arrange pas. Le 5 octobre 1832, Tricoupi annonce aux amiraux alliés la reprise de la piraterie sur les côtes du Péloponnèse, notamment sur la côte de Magne à Coron<sup>42</sup>. Les navires alliés sont sollicités pour lutter contre la piraterie dans l'Archipel. Le 8 octobre 1832, un pirate de la côte du Magne, Nicolas Balouclara, s'empare d'une barque ionienne<sup>43</sup>. Le 13 octobre 1832, Rigny approuve la demande d'Hugon au gouvernement grec pour faire un effort dans la coopération de la marine grecque contre les pirates<sup>44</sup>. Le gouvernement grec fournit en effet une aide insuffisante dans la lutte contre la piraterie. Le 17 novembre 1832, Rigny fait part à Hugon de son inquiétude sur la réapparition des pirates dans le golfe de Coron au sud du Péloponnèse<sup>45</sup>. Il approuve les mesures d'Hugon pour la protection du commerce. Rigny salue l'action de la goélette la *Dauphinoise*, commandée par le capitaine Brait, mentionnée dans le rapport d'Hugon du 16 octobre 1832 : la goélette a attaqué des pirates dans le golfe de Calamata, au sud du Péloponnèse, permettant la restitution d'un navire autrichien. La piraterie continue cependant. En décembre 1832, le navire grec l'*Amphitryon*, armé par les Marseillais Petrocochira et Ayelasto et commandé par le capitaine Anastasio Antonio Tricolo, est détourné par son propre capitaine vers Samos<sup>46</sup>. Il est pillé avec la complicité des Samiens.

#### RENSEIGNEMENT, OBSERVATION DE LA GUERRE ENTRE L'ÉGYPTE DE MÉHÉMET-ALI ET LES TURCS

Hugon arrive en Grèce fin janvier 1832 au moment même où les événements s'accroissent. Méhémet-Ali veut conquérir la Syrie comme gage de sa participation à la guerre d'indépendance de la Grèce<sup>47</sup>. Sa flotte a été détruite à Navarin, en 1827, et l'armée de son fils, Ibrahim Pacha, a dû évacuer

39 M.V.G., 28 août 1832, lettre de Desuin à Hugon, p. 32.

40 M.V.G., 12 septembre 1832, lettre de Rouen à Hugon, 12 septembre 1832, p. 8.

41 M.V.G., 15/27 septembre 1832, lettre de Tricoupi, p. 2.

42 M.V.G., 23 septembre/5 octobre 1832, lettre de Tricoupi aux amiraux alliés, p. 38.

43 M.V.G., 8 octobre 1832, lettre au résident anglais, p. 7.

44 M.V.G., 13 octobre 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 46.

45 M.V.G., 17 novembre 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 46.

46 M.V.G., 17 octobre 1833, lettre de Challaye à Hugon, p. 28.

47 Gilbert Sinoué, *Le Dernier Pharaon, Méhémet Ali*, Paris, Pygmalion, 1997, p. 295-334.

le Péloponnèse en 1828. La ville de Saint-Jean-d'Acre, assiégée depuis le 27 novembre 1831, tombe le 27 mai 1832 aux mains d'Ibrahim Pacha, chef de l'armée égyptienne. Ce dernier passe à l'offensive en Syrie. Il prend Damas le 13 juin 1832, et gagne la bataille d'Homs, le 8 juillet 1832. Il s'empare d'Alep le 14 août 1832. L'empire ottoman est menacé : Ibrahim Pacha s'ouvre la route de l'Anatolie par sa victoire aux défilés de Baïlan, le 29 août 1832. Cinq mois de négociations suivent. Finalement, l'empire ottoman envoie une dernière armée pour stopper l'armée égyptienne. Ibrahim Pacha a repris son avance. Il prend Konya, le 18 novembre 1832. L'armée turque l'y rejoint. Le 21 décembre 1832, Ibrahim Pacha est à nouveau vainqueur. La situation est grave pour les Ottomans.

Dès le 22 février 1832, Rigny précise la mission d'Hugon : l'amiral granvillais doit le tenir au courant des événements et, en outre, protéger le commerce français ; Hugon doit envoyer des navires observer le déroulement du conflit. Les bâtiments choisis sont les bricks *Palinure*, *Actéon*, la gabarre *La Lamproie* et la corvette *Églé*<sup>48</sup>. Les observations et les renseignements sont recueillis lors des escales dans les différents ports de Syrie ou du Liban, comme Beyrouth, Tripoli, Saïda, et, en Égypte, à Alexandrie. Les renseignements sont collectés lors des rencontres des capitaines des navires détachés de l'escadre du Levant avec les consuls français, les agents consulaires français, avec le commandant des armées turques, avec Ibrahim Pacha, chef de l'armée égyptienne, avec Méhémet-Ali. Des rencontres avec des capitaines de navires anglais ont lieu à Alexandrie. L'Angleterre cherche à asseoir son influence en Égypte pour verrouiller la Méditerranée et la route des Indes.

Hugon a aussi pour but de secourir les citoyens français en danger, en Syrie notamment, à cause de la guerre qui sévit. Le 12 mars 1832, le consul français de Larnaca, Bottu, demande l'envoi de bâtiments pour la protection des Français d'Acre, de Beyrouth, et de Syrie<sup>49</sup>. Le 31 mars 1832, le sieur Challaye, consul français à Smyrne, demande aussi l'envoi de bâtiments français<sup>50</sup>. Dès le 23 avril 1832, depuis Larnaca, le consul Bottu annonce l'arrivée du brick *Palinure*, commandant Desuin, sur les côtes de Syrie<sup>51</sup>. C'est le premier bâtiment français dans le secteur depuis dix mois. Le 30 mai 1832, Desuin rend compte à Hugon<sup>52</sup>. Il a fait escale à Tripoli le 26 avril 1832, et une croisière à Lattaquié, Beyrouth, Saïda. D'ailleurs, il a rencontré à Saïda Ibrahim Pacha. À Baalbek, il s'est entretenu avec Khalil, fils de l'émir Béchir, chef des insurgés libanais

48 M.V.G., 22 février 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 44.

49 M.V.G., 12 mars 1832, lettre de Bottu à Hugon, p. 37.

50 M.V.G., 31 mars 1832, lettre de Challaye à Hugon, p. 36.

51 M.V.G., 23 avril 1832, lettre de Bottu à Hugon, p. 37.

52 M.V.G., 30 mai 1832, lettre de Desuin à Hugon, p. 32.

engagés aux côtés d'Ibrahim Pacha. Le 8 mai 1832, il est à Alexandrie, et visite l'arsenal de la flotte égyptienne créé par Méhémet-Ali. Le 10 mai 1832, il repart. Le 14 mai 1832, le consul français d'Alexandrie, Mimaut, annonce à Hugon que Desuin a fait escale dans le port, suivi les instructions de Hugon, et recueilli des informations<sup>53</sup>.

214

Le 18 juillet 1832, le capitaine Aubry Bailleul rend un rapport précis sur la mission de son navire, la gabarre *La Lamproie*, du 5 juin 1832 au 7 juillet 1832<sup>54</sup>. Parti de Nauplie, il atteint Alexandrie le 15 juin 1832. Le consul Mimaut lui apprend la chute de Saint-Jean-d'Acre survenue le 17 mai 1832, et la marche d'Ibrahim Pacha sur Damas. Auparavant, Ibrahim Pacha a rallié les Libanais druzes et maronites et leur chef l'émir Béchir. Bailleul remarque les ambitions des Anglais sur l'Égypte, et leurs tentatives pour séduire Méhémet-Ali. Bailleul rencontre Méhémet-Ali le 18 juin 1832. Il remonte la côte vers le nord pour rencontrer les agents consulaires français. À Jaffa, le 21 juin 1832, il apprend la prise de Damas par Ibrahim Pacha, survenue le 18 juin 1832. Après une escale à Saint-Jean-d'Acre, le 22 juin 1832, Bailleul passe à Tyr. Il arrive à Saïda le 24 juin 1832, et s'entretient avec l'agent consulaire français. Il atteint Beyrouth, où le consul français l'informe qu'Ibrahim Pacha est à Baalbek prêt à marcher sur Alep. Le 28 juin 1832, à Tripoli, Bailleul dénombre 8 000 Égyptiens. Ce 28 juin 1832, le consul Challaye, à Smyrne, écrit à Hugon pour demander l'assistance de navires français : les habitants de la ville ont en effet agressé le délégué de Challaye. Les Turcs n'apprécient guère l'amitié de la France pour l'Égypte. Bailleul poursuit sa croisière. Il rencontre le consul français à Larnaca le 30 juin 1832, puis arrive, le 2 juillet 1832, à Lattaquié où il reçoit la nouvelle de la chute d'Homs devant Ibrahim Pacha. Le 3 juillet 1832, Bailleul se trouve à Tarsous, puis met le cap sur la Grèce. Il traverse l'Archipel dans la nuit du 13 au 14 juillet 1832. Il a visité quatre ports, et cinq villes de Syrie. Le 2 juillet 1832, Rigny a donné de nouveaux ordres à Hugon : il doit s'opposer à l'interdiction ottomane du commerce entre l'Europe et l'Égypte ; il doit aussi apporter l'appui de ses navires pour garantir ce commerce<sup>55</sup>. Un autre bâtiment français prend le relais sur les côtes de Syrie : il s'agit du brick *Actéon*, commandé par le capitaine Vaillant. Le 1<sup>er</sup> août 1832, Mimaut, consul à Alexandrie, rend compte de la croisière de l'*Actéon*<sup>56</sup>. Le navire a fait escale dans le port égyptien le 19 juillet 1832. Mimaut rapporte que Vaillant surveille les mouvements de l'escadre ottomane et apporte toute l'assistance requise aux citoyens français.

53 M.V.G., 14 mai 1832, lettre de Mimaut à Hugon, p. 36.

54 M.V.G., 18 juillet 1832, rapport de Bailleul à Hugon, p. 31.

55 M.V.G., 2 juillet 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 45.

56 M.V.G., 1<sup>er</sup> août 1832, lettre de Mimaut à Hugon, p. 35.

D'ailleurs, le 31 août 1832, Rigny félicite Hugon d'avoir détaché le brick *Actéon* afin de suivre les mouvements des flottes turque et égyptienne<sup>57</sup>.

Peu auparavant, la guerre entre l'Égypte et les Turcs a connu un nouveau tournant. Le 16 juillet 1832, le consul Mimaut a rapporté qu'une nouvelle importante est arrivée à Alexandrie : Ibrahim Pacha est entré à Alep après sa victoire d'Homs le 8 juillet 1832<sup>58</sup>. L'inquiétude gagne les milieux commerçants français. Le 7 août 1832, le préfet maritime de Toulon, Rosamel, fait part des craintes de monsieur Lombard, député du commerce à la Chambre de commerce de Marseille<sup>59</sup>. Lombard demande une protection en Syrie nécessaire suite à la guerre entre Égyptiens et Turcs. Rosamel demande donc à Hugon de fournir les moyens pour protéger les Français et leur commerce.

Hugon continue d'envoyer des navires sur les côtes de Syrie. Le 13 septembre 1832, Bruat commandant de l'*Églé*, rend compte du retour de sa mission<sup>60</sup>. Le 13 octobre 1832, Rigny réitère à Hugon l'ordre de surveiller le déroulement de la guerre qui tourne à l'avantage de l'Égypte<sup>61</sup>. Hugon a déjà expédié un autre bâtiment, le brick *Actéon*, sur le théâtre des opérations. Le 9 novembre 1832, le capitaine Hainaut, commandant de l'*Actéon*, rend compte à Hugon de sa mission d'observation des Turcs et des événements de Syrie en septembre, octobre et novembre 1832<sup>62</sup>. La corvette l'*Églé* repart aussi en mission d'observation. Le 27 novembre 1832 et le 11 décembre 1832, son commandant Bruat fait le rapport de cette mission à Hugon<sup>63</sup>. Les événements s'accroissent encore. Le 6 décembre 1832<sup>64</sup>, le consul Challaye, à Smyrne, annonce la nouvelle de la chute de Koniah devant l'armée égyptienne d'Ibrahim Pacha, nouvelle confirmée par le consul Mimaut, depuis Alexandrie, dans sa lettre du 27 décembre 1832 à Hugon<sup>65</sup>. Dans cette lettre, Mimaut annonce également la médiation de la France entre l'Égypte et la Turquie. La chute de Koniah met en danger l'empire ottoman. La France mène une politique contradictoire : elle cherche à la fois à préserver l'intégrité de l'empire ottoman et à conserver les conquêtes de l'Égypte en Syrie. Méhémet-Ali veut réfréner les appétits de conquête de son fils Ibrahim Pacha, mais ce dernier fait la sourde oreille.

Le 21 février 1833, Challaye, consul à Smyrne, rend compte de l'action d'Ibrahim Pacha<sup>66</sup>. La veille, le 20 février 1833, l'escadre russe est arrivée dans

57 M.V.G., 31 août 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 46.

58 M.V.G., 16 juillet 1832, lettre de Mimaut à Hugon, p. 36.

59 M.V.G., 7 août 1832, lettre de Rosamel à Hugon, p. 43.

60 M.V.G., 13 septembre 1832, lettre de Bruat à Hugon, p. 30.

61 M.V.G., 13 octobre 1832, lettre de Rigny à Hugon, p. 46.

62 M.V.G., 9 novembre 1832, lettre de Hainaut à Hugon, p. 31.

63 M.V.G., 27 novembre et 11 décembre 1832, lettres de Bruat à Hugon, p. 30.

64 M.V.G., 6 décembre 1832, lettre de Challaye à Hugon, p. 36.

65 M.V.G., 27 décembre 1832, lettre de Mimaut à Hugon, p. 35.

66 M.V.G., 21 février 1833, lettre de Challaye à Hugon, p. 28.

le Bosphore. La Russie agissait jusque là masquée en Grèce pour préserver ses intérêts. Cette fois, elle le fait à visage découvert. Elle veut enrayer l'avance de Méhémet-Ali, et s'assurer l'accès aux mers chaudes, comme la Méditerranée. De février à juillet 1833, la France joue le rôle de médiateur. Les discussions traînent. Le 9 mai 1833, Mimaut, déjà cité plus haut, consul à Alexandrie, et son secrétaire, Boislecomte, annoncent la paix entre l'Égypte et les Turcs, et le recul d'Ibrahim Pacha au-delà du mont Taurus<sup>67</sup>. Le 29 mai 1833, Mimaut apporte ses réflexions sur les relations entre la France et l'Égypte<sup>68</sup>. Finalement, le 8 juillet 1833, le traité d'Unkiar Skelessi termine la guerre entre l'Égypte et l'empire ottoman : les Ottomans sont désormais sous le protectorat russe, Méhémet-Ali garde ses conquêtes, la Syrie et la Palestine. Mais rien n'est réglé comme le prouve la crise de 1840.

216

L'arrivée du roi Othon de Bavière, de la régence et des troupes bavaroises, le 7 février 1833, à Nauplie, marquent la fin de la mission d'Hugon en Grèce. Il y demeure jusqu'à la fin de 1833, y passant l'hiver<sup>69</sup>. En 1833, il s'est contenté d'observer passivement la crise de l'île de Samos dont les habitants refusaient de demeurer ottomans. Ils ont fini par se soumettre. Il a observé aussi le voyage mouvementé effectué par Méhémet-Ali en Crète en 1833.

À peine installé, le roi Othon échappe au contrôle de la France et de l'Angleterre. En 1835, à sa majorité, il élimine les chefs politiques grecs partisans des Français et des Anglais, et se rallie à la Russie. En septembre 1843, Othon doit faire face à un coup d'État fomenté par l'Angleterre. Lors de la guerre de Crimée, il adopte une neutralité favorable à la Russie. C'en est trop : en janvier 1862, un autre coup d'État, préparé par l'Angleterre, force Othon à abdiquer au profit du prince Georges de Danemark. Il est partisan de l'Angleterre qui assoit ainsi son influence sur la Grèce.

#### LA FIN DE LA VIE D'HUGON 1834-1862<sup>70</sup>

Fin 1833, Hugon hiverne en Grèce. Il regagne la France début 1834. Il est nommé au Conseil de l'Amirauté (organe consultatif dépendant du ministère de la Marine), en février 1834<sup>71</sup>. Hugon commande, en mai 1836, une escadre d'observation, le vaisseau *Iéna* portant son pavillon. Il est remarqué pour l'entraînement qu'il donne à ses navires. En décembre 1837, le Granvillais est

67 M.V.G., 9 mai 1833, lettre de Mimaut à Hugon et lettre de Boislecomte à Hugon, p. 29.

68 M.V.G., 29 mai 1833, lettre de Mimaut à Hugon, p. 29.

69 M.V.G., 10 décembre 1833, archives de l'amiral Hugon, carton famille Hugon, lettre à Hugon, p. 67.

70 Étienne Taillemite, notice « Hugon, Gaud-Amable, baron », déjà citée.

71 M.V.G., 28 septembre 1834, lettre de Duperré à Hugon ; *id.*, 9 décembre 1834, carton famille Hugon, don Mme Hugon Letourneur, lettre de Lormel à Hugon, p. 64.

nommé président du conseil des travaux, chargé de définir le programme et le devis des campagnes. Hugon est ensuite élevé au grade de vice-amiral en 1840. En août 1840, il commande l'escadre de Méditerranée envoyée au Levant suite à la crise internationale au sujet de l'Égypte. La guerre a repris entre Méhémet-Ali et les Turcs. En avril 1839, les Anglais ont occupé Aden pour sécuriser la route des Indes. Méhémet-Ali a laissé faire, mais il a vite réalisé qu'il avait été floué. À la mi-mai de 1839, les Ottomans attaquent à leur tour en Syrie. Le 24 juin 1839, Ibrahim Pacha écrase les Ottomans à Nezib, au nord d'Alep en Syrie. Le 9 juillet 1839, un coup de théâtre se produit : la flotte ottomane se livre à Méhémet-Ali.

La crise internationale éclate en 1840<sup>72</sup>. Le roi des Français, Louis-Philippe et son gouvernement, dirigé par Adolphe Thiers, soutiennent l'Égypte contre l'Empire ottoman soutenu par la coalition de l'Angleterre, de la Russie et de l'Autriche. Le 15 juillet 1840, le traité de Londres est signé par l'Angleterre, la Russie, l'Autriche et la Prusse. L'ambassadeur français à Londres, François Guizot, a été berné par le ministre des Affaires étrangères, Palmerston. Méhémet-Ali est informé de ce traité le 18 août 1840. La France a dépêché en Égypte le comte Walewski, fils naturel de Napoléon 1<sup>er</sup>. L'Angleterre passe à l'action : l'escadre anglaise de l'amiral Stopford transporte les soldats turcs vers la Syrie ; elle bombarde Beyrouth, le 3 octobre 1840, prend Tripoli, le 19 octobre, et Saint-Jean-d'Acre, le 2 novembre. En octobre 1840, Thiers a démissionné. L'Angleterre triomphe, et Palmerston impose à Méhémet-Ali l'abandon de la Syrie ; il ne garde que le gouvernement héréditaire de l'Égypte.

Hugon n'a rien pu faire et s'est contenté d'un rôle d'observateur. Le gouvernement français a refusé le risque d'une guerre avec l'Angleterre. Pourtant, l'escadre de Méditerranée aux ordres de Hugon était un instrument de combat exceptionnel. L'amiral Lalande, qui a servi avec Hugon en Grèce, en 1832-1833, a su parfaitement l'entraîner. Le rapport de force n'était pas défavorable aux Français, dont l'escadre se composait de 20 vaisseaux, 18.000 hommes et 1.854 canons, l'escadre anglaise de l'amiral Stopford disposant de 15 vaisseaux, 10.000 hommes et 1 266 canons. Pour Hugon, c'était le dernier commandement opérationnel en mer. Le ministre le félicita deux fois pour son habileté.

Hugon revient au Conseil d'Amirauté, en août 1843. Il est nommé inspecteur général, le 24 août 1844. À ce titre, il fait une tournée dans le port de Toulon, du 24 septembre au 4 octobre 1844<sup>73</sup>. Le 3 octobre 1844, il visite les vapeurs *Cerbère*, *Etna*, *Orénoque*, et la frégate *Iphigénie*. Lors de cette visite, le

72 Gilbert Sinoué, *Le Dernier Pharaon, Méhémet Ali*, op. cit., p. 363-403 ; Martine Acerra, Jean Meyer, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 202-203, p. 220-226 ; Philippe Masson, *Histoire de la marine*, t. 2 : *De la vapeur à l'atome*, Paris-Limoges, Lavauzelle, 1983, p. 54-61.

73 M.V.G., notes relatives à l'inspection générale des équipages de ligne de la division de Toulon par M. l'amiral Hugon, p. 51.

commandant supérieur des navires à vapeur à Toulon, Delassaceu, lui adresse un plaidoyer pour le maintien de l'unité du corps des mécaniciens<sup>74</sup>. Par la suite, Hugon effectue une tournée dans le port de Rochefort, du 17 au 23 octobre 1844<sup>75</sup>. Delassaceu a été entendu : Hugon participe à la naissance de la marine moderne, en étant vice-président de la commission qui étudie l'armement des navires à vapeur<sup>76</sup>. Deux de ses élèves jouent un rôle fondamental dans cette naissance : le prince de Joinville, fils du roi Louis-Philippe, a embarqué en 1831 dans l'escadre de Hugon, et en 1834, il a servi sur la frégate *Sirène* avec le chirurgien Cornuel ami de Hugon ; l'amiral Ferdinand-Alphonse Hamelin a servi en Grèce en 1831 avec Hugon puis a été son capitaine de pavillon en 1836 et 1840. Le prince de Joinville résume parfaitement la personnalité de Hugon : « C'était l'instinct des choses de la mer en personne ».

218

Né en 1783, à l'époque de la marine de Louis XVI et de Suffren, Hugon a débuté sa carrière dans la tourmente de la Révolution et de l'Empire. Il a fait campagne aux Antilles et en Atlantique sud. Ensuite, lors de ses campagnes au Levant, il s'est affirmé. Le glorieux marin de Navarin a fait place à un diplomate chargé de gérer la Grèce en crise entre 1832 et 1833, de la lutte contre les pirates, et d'observer le conflit entre l'Égypte de Méhémet-Ali et les Turcs. La crise de 1840 l'a ramené une dernière fois au Levant, mais cette fois son rôle fut réduit. Retiré du service actif, il a veillé à la modernisation de la marine. Il disparaît en 1862, au seuil d'une nouvelle ère de l'histoire maritime, en pleine révolution technologique maritime.

74 M.V.G., 1<sup>er</sup> octobre 1844, notes relatives au corps d'ouvriers et mécaniciens, Toulon, Delassaceu à Hugon, p. 52.

75 M.V.G., 17 au 23 octobre 1844, division des équipages de ligne de Rochefort, inspection générale de Mr le vice-amiral Baron Hugon, p. 52.

76 Martine Acerra, Jean Meyer, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 220-226 ; Philippe Masson, *Histoire de la marine*, t. 2 : *De la vapeur à l'atome*, op. cit., p. 74-85.

UN AMIRAL FACE À LA POLITIQUE MÉDITERRANÉENNE  
DE NAPOLEÓN III, LE VICE-AMIRAL LE BARBIER DE TINAN,  
COMMANDANT EN CHEF DE L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS  
(FÉVRIER 1860-FÉVRIER 1862)

*Patrick Louvier*  
*université Paul-Valéry (Montpellier-III)*

Le vice-amiral Marie-Charles-Adelbert Le Barbier de Tinan prend, le 12 février 1860, à 10 heures 30, le commandement de l'escadre d'évolutions et de l'ensemble des bâtiments déployés en Méditerranée, forces qu'il dirige sans interruption avant d'amener son pavillon, le 3 février 1862<sup>1</sup>. En prenant ses fonctions, de Tinan hérite d'un outil remarquable, dont l'excellence s'appuie, tout d'abord, sur des personnels disciplinés et bien encadrés. L'efficacité militaire de l'escadre repose, en second lieu, sur la conjonction d'innovations importantes. La constitution d'une flotte « tout vapeur », achevée en 1858, l'introduction des pièces rayées de 16 et de 14 cm, ainsi que l'embarquement des fusiliers marins, dont les premiers éléments sont reçus après 1856, ont permis d'accélérer la marche de l'escadre, d'accroître sa puissance de feu et de prolonger ses capacités de frappe amphibie<sup>2</sup>.

L'escadre de Méditerranée, le seul corps de bataille de la flotte, est un atout précieux dans une région instable où les intérêts de la France n'ont cessé de se développer après 1830. Sa souplesse d'emploi, comme sa relative ubiquité, décuplée par la généralisation de la vapeur et de la télégraphie, en font un utile instrument de présence, de dissuasion et d'interposition, d'autant plus précieux que le Second Empire, entre 1856 et 1861, est résolument engagé dans les deux zones les plus troublées du bassin méditerranéen : la péninsule italienne et le Levant, où les enjeux nationaux forment un écheveau complexe d'intérêts confessionnels, humanitaires, politiques, et aussi commerciaux.

- 1 Service historique de la Défense (SHD), sous-série BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 12 février 1860 ; CC 7 alpha 1411, Dossier de Le Barbier de Tinan Marie-Charles-Adelbert (30 août 1803-19 décembre 1876), Du même au même, 3 février 1862.
- 2 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble*, 1<sup>er</sup> janvier 1860 ; M. Jaouen, « Une collection de canons de marine du musée de l'Armée 1858-1867 », *Neptunia*, 243, 2006, p. 29-30.

Du commandement de Le Barbier de Tinan, plusieurs dimensions, essentiellement techniques, culturelles et politiques, méritent d'être mises en relief.

220 Comment, dans un âge de rapide transition technologique (1854-1865), s'exerce le commandement le plus illustre de la Marine ? Quelles difficultés de Tinan et ses subordonnés rencontrent-ils, au lendemain de la constitution de l'escadre en flotte « tout vapeur », pour harmoniser la marche et les rendements de vaisseaux dont la conception et les performances diffèrent sensiblement ? Au-delà des solutions adoptées, les propos que porte un officier général du Second Empire sur la mécanisation de la flotte et ses conséquences permettent d'évaluer les conséquences de cette révolution technique et culturelle. Loin d'avoir été hostile à toute innovation, le haut commandement des années 1840-1860 a prudemment, mais lucidement, perçu les atouts du fait vapeur. La correspondance du vice-amiral de Tinan illustre cette ouverture et montre, sans surprise, l'intérêt qu'il porte à la formation des mécaniciens, comme aux efforts de ses subordonnés, les contre-amiraux Pâris et Labrousse, deux illustres pionniers de la marine à vapeur. Viscéralement attaché à la « vieille marine à voiles », de Tinan perçoit néanmoins les limites d'une mutation, inéluctable certes, mais qu'il pense trop rapide et trop radicale. Ce sont ses remarques et l'écho que rencontrent ses propositions que nous voulons mettre ici en avant.

Héritier d'une diplomatie nationale et dynastique audacieuse, mais qu'il ne peut ou n'ose mener contre ou sans le Royaume-Uni, après la guerre de Crimée (1854-1856) Napoléon III louvoie entre le soutien aux projets réformateurs, libéraux et nationalistes, et le souci de préserver des États autoritaires, comme le royaume des Deux-Siciles, les États pontificaux et la Grèce du roi Othon. En Italie et dans les Balkans, l'empereur des Français mène une politique riche en retournements, tactiques souvent, spectaculaires et déconcertants parfois, qui, sans convaincre les puissances conservatrices, suscitent, dès 1856, l'appréhension puis, après 1859, l'hostilité britannique. Cette méfiance entrave l'action de la France au Liban, après les massacres des chrétiens d'Orient en mai-juin 1860, et place le gouvernement impérial dans une situation délicate durant la crise napolitaine (mai-septembre 1860) qui menace la survie de l'État romain, client de la France. Un contexte difficile donc, qui borne l'engagement militaire, mais où la marine impériale peut assumer un rôle prééminent pour concourir au règlement final des affaires d'Italie et du Liban. Durant sept mois (juin 1860-janvier 1861), l'escadre est déployée dans les eaux napolitaines où elle assiste à l'effondrement du royaume des Deux-Siciles dont Le Barbier de Tinan retarde l'agonie en s'interposant, du 17 octobre 1860 au 19 janvier 1861, entre la citadelle napolitaine de Gaète et

les forces combinées sardes<sup>3</sup>. En mai 1861, trois vaisseaux de l'escadre, sous le commandement de Le Barbier, relèvent le corps expéditionnaire détaché au Liban en 1860 et sont maintenus cinq mois durant dans les eaux syro-libanaises avant de se replier, le 17 octobre 1861.

Deux points arrêteront notre réflexion sur cette dimension politique de l'outil naval. Tout d'abord, comment concilier ces exigences diplomatiques avec le ravitaillement et l'entraînement des équipages ? L'analyse des procédures postales et logistiques qui règlent les longues périodes d'immobilisation dans les ports de Naples, de Gaète et de Beyrouth tentera de répondre à cette question. En second lieu, il faut se tourner vers la personnalité de Le Barbier de Tinan. Officier de « la vieille école », au franc-parler légendaire, il a été un acteur et un témoin de premier plan de ces délicates affaires italiennes et libanaises. Son rôle proprement politique, tout particulièrement en Italie, ses analyses, ses doutes, voire ses critiques – féroces – permettent de dessiner en creux une histoire méditerranéenne du Second Empire, de ses intuitions, de ses contradictions et de ses échecs. Cette analyse formera la seconde partie de cette contribution à l'histoire navale du Second Empire, dans le prolongement des travaux de Michèle Battesti et d'Étienne Taillemite<sup>4</sup>.

#### L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS ET LES FORCES NAVALES EN MÉDITERRANÉE AU LENDEMAIN DE LA GUERRE D'ITALIE

##### Les missions et l'organisation de l'escadre d'évolutions sous le Second Empire

En arborant son pavillon sur le trois-ponts *Bretagne*, de Tinan se trouve investi d'une haute responsabilité stratégique. Sans être planifié ni même strictement défini, le cadre d'emploi de l'escadre d'évolutions est double.

En dépit d'un partenariat diplomatique et naval régulier, l'hypothèse d'une crise ouverte franco-britannique n'est plus écartée des deux côtés de la Manche depuis la crise d'Orient de 1840. Face aux forces navales anglaises, établies à Malte, l'escadre doit assurer la sécurité de nos communications entre Toulon, l'Algérie et l'Atlantique, en arrachant à la Royal Navy, par une guerre d'escadres, la maîtrise complète du détroit de Gibraltar et de ses approches. Conscient de l'infériorité globale de l'industrie et de la marine françaises, Napoléon III

3 Le 10 juin, l'escadre parvient dans le port de Naples que le *Donawerth* avait rallié le 20 mai. Les forces navales déployées dans les eaux « napolitaines » se replient entre le 14 et le 19 janvier 1861.

4 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, Vincennes, SHM, 1997 ; Étienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 2003, p. 330-342.

entend surtout disposer d'une dissuasion navale régionale<sup>5</sup>. La volonté impériale d'une parité régionale, qualitative et quantitative, est partagée sans réserve par les officiers généraux qui, entrés dans le service sous la Restauration, voient toujours dans la Royal Navy le modèle absolu, égalé parfois, mais trop rarement surpassé. Le renforcement de la station du Levant, l'adoption de nouveaux couvre-chefs ou le rôle futur des voiles nourrissent ainsi dans les rapports de Le Barbier et de ses subordonnés, des parallèles souvent forcés, mais significatifs, entre les deux marines de guerre<sup>6</sup>.

222

Face aux autres puissances régionales, tout particulièrement la Russie et l'Autriche, il s'agit de profiter de la supériorité française pour bloquer les ports et les côtes adverses avant de les menacer. C'est, de toute évidence, cette option du fort au faible qui domine avant, durant et après la guerre de Crimée. Si les flottilles de siège déployées en 1855 en mer d'Azov, puis dans l'Adriatique en 1859, sont rapidement dissoutes après les combats, l'arsenal de Toulon conserve les moyens et l'expérience de cette « guerre de siège ». L'escadre dispose, en outre, en 1860, de moyens militaires bien supérieurs à ceux qu'elle possédait dix années auparavant. La présence sur les vaisseaux et les frégates de pelotons de fusiliers marins, une spécialité créée en 1856, donne ainsi à de Tinan une force de débarquement de mille neuf cents hommes, sans que soient entravées la manœuvre ni la puissance de feu de ses bâtiments. Régulièrement entraînée par des exercices de débarquement et de « petite guerre à terre », cette force, qui dispose de puissants moyens d'artillerie et de franchissement, est parfaitement en mesure de s'emparer de forts littoraux comme de ramener l'ordre dans les plus grands ports de la Méditerranée<sup>7</sup>. Ces capacités nouvelles de projection et de police côtière étoffent l'efficacité politique de l'escadre quand, au lendemain de la guerre d'Italie et de la guerre de Tétouan (1859), cette force est engagée dans les eaux du royaume des Deux-Siciles et sur le littoral syro-libanais.

L'escadre d'évolutions, dont le centre logistique est Toulon, aligne ordinairement, en temps de paix, huit vaisseaux, auxquels sont associées, en 1860-1861, les frégates *Foudre* et *Impératrice-Eugénie*. Trois divisions, confiées à des contre-amiraux (Jehenne, Pâris, Chopart, puis Lacapelle et Labrousse en 1861), sont les composantes majeures de l'escadre dont l'administration

5 Les missions de l'escadre ont été exposées dans plusieurs passages du travail de thèse de Michèle Battesti, ouvrage de référence sur la période : *La Marine de Napoléon III, op. cit.*, t. 1, 1997, p. 26-27 ; *ibid.*, t. 2, 1997, p. 694-695, 782-783, 1069.

6 SHD, BB 4/800, Contre-amiral Touchard au ministre de la Marine, 3 octobre 1861.

7 Initialement appelés marins fusiliers, ces hommes sont des conscrits et des engagés volontaires, qui, une fois formés à Lorient, sont répartis sur les vaisseaux et les frégates de l'escadre sous le commandement d'officiers de marine ayant reçu une instruction militaire poussée, à Vincennes et à Lorient. Un vaisseau embarque quatre pelotons, chacun alignant trente-deux fusiliers marins épaulés par seize gabiers « escaladeurs ». SHD, BB 4/783, Vice-amiral Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble*, 1<sup>er</sup> janvier 1860.

et les dossiers politiques les plus sensibles sont entre les mains du chef d'État-major. Ces redoutables fonctions, qui exigent du tact et d'éminentes qualités administratives et professionnelles, sont exercées par l'ancien aide de camp de l'amiral Tréhouart, le capitaine de vaisseau Gicquel des Touches (1818-1901), en qui de Tinan voyait, le 26 octobre 1861, « le modèle des chefs d'État-major comme [...] le modèle des capitaines »<sup>8</sup>.

Si la zone d'action de l'escadre d'évolutions dépend des circonstances politiques, les parages périphériques les plus sensibles de la Méditerranée disposent de moyens restreints, mais permanents. Le détroit de Gibraltar, les bouches du Danube, le Bosphore, les Dardanelles, le port d'Alexandrie, où débouche la route postale et militaire de l'isthme de Suez, sont placés sous la surveillance et la garde de stationnaires. Les côtes de la Grèce et de la Turquie d'Europe, les îles de la mer Égée et le littoral syro-libanais forment le théâtre d'action de la station du Levant, dont le centre politique est Le Pirée. Des capitaines de vaisseau chevronnés et des contre-amiraux alternent à la tête de cette station, qui est le principal commandement semi-autonome de la Méditerranée<sup>9</sup>. Une frégate, ainsi que trois ou quatre petites unités (corvettes, avisos), en constituent les forces ordinaires au milieu du siècle<sup>10</sup>. En période de crise périphérique, l'escadre ou l'une de ses trois divisions permettent d'épauler ou de redéployer les stationnaires. Une division est ainsi maintenue dans le détroit de Gibraltar jusqu'à la fin de la guerre de Tétouan, avant de revenir sur Toulon en mars 1860<sup>11</sup>. Au mois de juillet suivant, l'empereur confie la surveillance des côtes du Liban et de la Syrie aux vaisseaux *Redoutable* et *Donawerth*, que mène le contre-amiral Pierre-Paul Jehenne (1799-1863), et déploie au nord de la mer Égée la division navale du Levant, pour y prévenir des violences antichrétiennes. Après le rappel du contre-amiral Jehenne en novembre 1860, une petite division navale (*Mogador*, *Colbert*, *Éclairer*), placée sous le commandement du capitaine

8 SHD, CC 7 Alpha 1011, Dossier de Gicquel des Touches Albert-Auguste (10 avril 1818-18 mai 1901), Note du vice-amiral Le Barbier de Tinan, 26 juillet 1860 ; *ibid.*, Du même, Note du 9 novembre 1860 ; *ibid.*, Du même, Note du 26 octobre 1861 ; Joseph-Eugène Souville, *Mes souvenirs maritimes (1837-1869)*, Paris, 1914, p. 446-447 ; Art. « Gicquel des Touches (Albert-Auguste) (1818-1901) », dans Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002, p. 210-211.

9 Le capitaine de vaisseau La Roncière Le Noury succède, en novembre 1859, au contre-amiral Clavaud. Après le rappel à Paris de La Roncière, le commandement provisoire est exercé par les commandants du Héron et de l'Euménide. Le 10 mars 1861, le contre-amiral Touchard hisse son pavillon de commandant en chef de la station du Levant et prend, le 5 avril, la direction effective de sa division.

10 Essentiellement chargée de missions de police navale et de présence, la division aligne une seule « grande » unité, comme la *Zénobie*, une frégate à vapeur de troisième classe, déployée en 1859. Les corvettes et les avisos (*Euménide*, *Biche*, *Héron*, *Sentinelle*, *Éclairer*) servent à mener des exfiltrations et au transport des réfugiés. - SHD, BB 4/800, Contre-amiral Touchard au ministre de la Marine, 3 octobre 1861.

11 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 20 mars 1860.

de vaisseau de La Grandière, est maintenue sur les côtes syro-libanaises pour y épauler le corps expéditionnaire français. Incorporée à l'escadre après le retrait de la brigade d'Hautpoul, cette division est reconstituée, le 24 octobre 1861, pour conserver dans ces parages une présence conséquente<sup>12</sup>.

#### Le vice-amiral Le Barbier Le Tinan et le commandement de l'escadre

224

L'escadre d'évolutions de la Méditerranée est un poste délicat, qui doit être confié à un officier général ayant alterné de nombreux commandements en mer et des postes administratifs variés. C'est une tâche bien complexe, en effet, que d'entraîner et de diriger dix mille hommes, de connaître les forces et les faiblesses de chaque bâtiment, de juger ses manœuvres sous voiles et son comportement en escadre<sup>13</sup>. Il s'agit également de présider les destinées professionnelles des officiers de l'escadre. Le poste, enfin, est également, et même éminemment, politique. Voir en de Tinan un marin-diplomate serait certes un contresens. La trame serrée des agences diplomatiques et consulaires comme les progrès des communications ont rendu progressivement inutile, dans la première moitié du siècle, le cumul des fonctions diplomatiques et navales en Méditerranée. Le cadre ordinaire de l'escadre d'évolutions est donc défini en 1860 par le ministre des Affaires étrangères, alors Édouard Thouvenel, un fin praticien des affaires orientales et italiennes. Au Levant, l'ambassadeur à Constantinople, le chargé d'affaires en Grèce et le consul général à Beyrouth désignent les îles à visiter, indiquent les parages à éviter, et nomment les personnalités compromettantes<sup>14</sup>. En dépit de ces bornes étroites, les marins demeurent les auxiliaires « inévitables » et nécessaires du corps diplomatique. L'arrivée dans les eaux napolitaines, tunisiennes ou levantines de bâtiments aussi colossaux que le trois-ponts *Bretagne*, portant 130 canons, est toujours, en effet, un grand événement politique que rythme toute une chorégraphie protocolaire. Ainsi, demeurer à l'ancre plusieurs jours ou plusieurs semaines dans un grand port, rendre ou refuser les saluts, ne pas entretenir de relation directe avec les autorités sont des décisions qui doivent être pesées avec soin, car les agents des puissances européennes suivent et décryptent ces gestes. En lui refusant les saluts, en juin 1860, de Tinan dénie ainsi au général Garibaldi cette reconnaissance internationale que ce dernier

12 SHD, BB 4/782, Ministère de la Marine au capitaine de vaisseau de La Grandière, 11 octobre 1860 ; BB 4/791, Capitaine de vaisseau de La Grandière au ministre de la Marine, 8 novembre 1860 ; *ibid.*, Du même au même, 27 mai 1861 ; *ibid.*, Du même au même, 24 octobre 1861.

13 L'inspection générale fait l'objet d'un rapport qui, théoriquement, doit parvenir à Paris au 1<sup>er</sup> novembre. La station du Levant fait l'objet d'un rapport distinct transmis au ministère.

14 SHD, BB 3/720, Ministre des Affaires étrangères au ministre de la Marine, 27 avril 1860 ; *ibid.*, BB 4/767, Ministre de la Marine au capitaine de vaisseau La Roncière Le Noury, *Lettre d'instructions*, 2 novembre 1859.

a recherchée en se rendant successivement sur les navires amiraux américain, anglais et français. Durant le siège de Gaète par les forces piémontaises (décembre 1860-février 1861), les Sardes, ulcérés de ne pas voir les amiraux français et espagnol entrer en communication avec eux, gênent les marins qui se rendent à terre faire de l'eau et du sable<sup>15</sup>. De tout officier général, enfin, on attend un certain flair politique pour deviner dans quelle direction la politique nationale sera finalement conduite, alors même que les divergences gouvernementales, l'indécision ou l'attentisme des ministères retardent les instructions et, parfois, les brouillent. Soupçonnant, en mai 1860, la France et le Piémont d'avoir conclu de nouvelles tractations territoriales, le Foreign Office laisse le contre-amiral Mundy sans instructions précises pendant plusieurs semaines, mais il lui communique la copie de consignes du 4 août 1849, qui encouragent l'embarquement d'opposants politiques persécutés ou susceptibles de l'être<sup>16</sup>. Durant le siège de Gaète, l'empereur hésite entre les partisans du Piémont et ceux qui désirent retarder l'inévitable exil de François II par une forte démonstration navale, dont les termes excèderaient les bornes que Thouvenel avait définies. Dans ces circonstances incertaines et redoutables, les marins, qui cherchent à anticiper les instructions gouvernementales, deviennent, bon gré mal gré, les interlocuteurs privilégiés des autorités locales. Devinant leur volonté d'en finir, le contre-amiral sir Robert Mundy facilita les contacts que les défenseurs napolitains de Palerme voulaient nouer avec leurs adversaires garibaldiens en recevant les deux parties à bord de son bâtiment, *HMS Hannibal*, où les termes d'un cesse-le-feu puis d'un armistice furent rédigés, les 29 et 30 mai 1860<sup>17</sup>. Détaché devant Gaète, le 17 octobre 1860, de Tinan entretient, durant trois mois, des liens privilégiés avec le roi François II qui le placent progressivement dans une position de conseiller privé du monarque Bourbon et de messenger personnel de l'empereur des Français, avant d'endosser les détestables habits du « *nuntius mortis* » de la Couronne des Deux-Siciles<sup>18</sup>.

Comme ses prédécesseurs et ses successeurs, de Tinan offrait cette large expérience professionnelle et cette bonne connaissance des usages et des affaires que son poste exigeait. Aide de camp du gouverneur de la Guadeloupe en 1833-1834, il fut affecté à la Commission du matériel naval (1837-1839) et siégea, à deux reprises, à la Commission d'habillement (1834-1836 ; 1842-1845), expérience qui alimenta, sans doute, une savoureuse diatribe, d'une dizaine

15 SHD, BB 4/796, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 4 janvier 1861.

16 Sir Rodney Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution, 1859-1861*, London, J. Murray, 1863, p. 75.

17 *Ibid.*, p. 93-155.

18 SHD, BB 4/784, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 11 décembre 1860.

de pages, dans laquelle il stigmatisa la cherté, la médiocrité et la laideur des couvre-chefs de ses matelots. Appelé de 1851 à 1853 au Conseil d'Amirauté, il y siégea de nouveau de 1855 à 1860, en tant que membre adjoint, puis titulaire après 1858. Ces fonctions administratives variées alternèrent avec de longues périodes de service en mer.

Né en 1803, entré au service sous la Restauration, de Tinan a participé, comme les amiraux de sa génération, au relèvement colonial et naval de la France postnapoléonienne. Il sert dans « les mers de l'Inde » à deux reprises (1818-1820 ; 1839-1840), croise aux Antilles (1821-1822 ; 1831-1833), et dans l'Atlantique Sud (1826-1828 ; 1849-1851). Comme ses contemporains, de Tinan navigue régulièrement en Méditerranée où sont concentrés les moyens navals et les intérêts extra-européens de la France : trois détachements dans les eaux ibériques (1823-1824 ; 1836-1837 ; 1840-1842), deux commandements sur les « côtes d'Alger » (*Albatros*, *Diadème*), et trois affectations au Levant dans sa jeunesse (1824-1826), avant de retrouver ces eaux en 1853, sur la frégate *Gomer*. L'avancement, soutenu par quelques protecteurs, comme son beau-père, le général Exelmans, est régulier. Après avoir commandé huit bâtiments, dont un vaisseau de l'escadre d'évolutions, le *Souverain* (1847-1848), de Tinan succède en 1853 au contre-amiral Romain-Desfossés à la tête de la station du Levant, poste difficile, riche en embarras diplomatiques. Promu vice-amiral en 1855, il retourne la même année au Conseil d'Amirauté, où il siège cinq ans avant sa nomination à la tête de l'escadre, qui est le couronnement de sa carrière.

226

À ses qualités professionnelles, Le Barbier de Tinan apporte enfin une solide et nécessaire expérience des affaires, acquise dans plusieurs crises extérieures. Jeune officier, il est le témoin de la guerre d'Indépendance hellénique. Commandant la frégate *Pomone* dans la station du Brésil et de la Plata, il seconde brillamment l'amiral Le Prédour, chargé d'obtenir l'ouverture du Paraná à la navigation. Sa gestion des affaires militaires et navales en Grèce, durant la guerre de Crimée, confirme des qualités bien connues d'aplomb et de détermination qu'il avait démontrées dans un incident l'opposant en 1839 aux autorités coloniales anglaises de l'île Maurice<sup>19</sup>. Cette fermeté sourcilieuse s'avéra toutefois un handicap quand les louvoiements de la politique italienne de Napoléon III entraînèrent de Tinan, à la fin du mois d'octobre 1860, dans une irascible et maladroite démonstration de force contre l'escadre Persano<sup>20</sup>.

19 Xavier Marmier, *Lettres sur l'Amérique, Canada, États-Unis, Havane, Rio de la Plata*, Paris, Plon, 1881, t. 2, p. 310-319.

20 SHD, BB 4/784, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 27 octobre 1860.

## L'escadre : une flotte « tout vapeur »

L'allure générale de l'escadre dont Le Barbier de Tinan reçoit le commandement, en février 1860, peut lui rappeler la marine de sa jeunesse : une flotte de murailles de bois, de « hautes falaises » au grément complexe, aux voiles immenses, et dont l'artillerie est disposée et servie selon des dispositions et des procédures séculaires<sup>21</sup>. Nul alors n'ignore toutefois que cette ressemblance générale s'évanouit sous l'effet d'innovations qui, imperceptibles ou invisibles encore dans les années 1830, se sont accélérées, au milieu du siècle, sous les effets conjoints de la rivalité navale franco-britannique et de la guerre de Crimée. La généralisation de la propulsion à vapeur, que l'hélice rend possible, l'adoption des canons – obusiers, puis de l'artillerie rayée, le lancement des batteries flottantes cuirassées définissent dans les années 1845-1855 des politiques navales inévitablement insatisfaisantes qui hésitent entre l'audace et la prudence. Le commandement de Le Barbier se situe à l'apogée des flottes « tout vapeur », dont la conception remonte à la fin de la monarchie de Juillet. Il correspond également aux premiers temps de la marine cuirassée (1855-1863). Lancée, le 24 novembre 1859, dans l'arsenal du Mourillon, la frégate *Gloire* est en effet achevée en août 1860, avant d'escorter le couple impérial en Algérie, et subit, au printemps et durant l'été 1861, une dernière série de cinq voyages d'essais qui ouvrent la voie à la formation de la première escadre cuirassée en 1863. De Tinan ne semble pas toutefois avoir été directement mêlé à cette phase expérimentale, qui dépend alors des ingénieurs de la préfecture maritime de Toulon, placés sous les ordres du très énergique vice-amiral Bouët-Willamez<sup>22</sup>.

### Vaisseaux « rapides », convertis et « mixtes » : les grandes composantes de l'escadre

Énoncée en 1855, redéfinie en 1857, la transformation de la marine de guerre en flotte « tout vapeur » est achevée en 1860 dans les eaux européennes. Si les bâtiments à voiles sont maintenus sur des théâtres lointains où l'approvisionnement en charbon est difficile et coûteux, l'importance de la Méditerranée, terrain privilégié des entreprises anglaises et françaises, impose, en effet, une précoce transformation de l'escadre, achevée en 1858<sup>23</sup>. Cette mutation a suivi des lignes distinctes, mais convergentes.

La constitution d'une grande marine de guerre à vapeur a défini le programme de construction de neuf vaisseaux à hélice, dits « rapides », sur le modèle perfectionné du *Napoléon*, mais également la conversion de quarante-trois

21 SHD, BB 4 /783, Du même au même, 21 avril 1860.

22 SHD, BB 3/723, Vice-amiral Préfet Maritime comte Bouët-Willamez au ministre de la Marine, 27 août 1861 ; M. Battesti, *La Marine de Napoléon III*, op. cit., t. 1, p. 302.

23 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble*, 1<sup>er</sup> janvier 1860.

bâtiments de ligne suivant deux orientations bien distinctes : soit l’allongement du vaisseau « converti », doté de machines puissantes et de larges soutes à charbon, soit la modification de l’arrière du bâtiment, dit « mixte » ou « hybride », où est logée une machine assurant une propulsion à vapeur auxiliaire. L’escadre des années 1860-1862 rassemble les navires « rapides », « allongés », ainsi que les « mixtes », dans une proportion inverse aux effectifs respectifs de ces trois types. Si les trente-huit vaisseaux « mixtes » représentent plus des deux tiers de la nouvelle marine à vapeur, les vaisseaux « allongés » et « rapides », qui sont théoriquement les navires les plus performants, forment les trois quarts des unités de l’escadre d’évolutions. Quand il en prend le commandement, de Tinan dispose ainsi de quatre vaisseaux « rapides » (l’*Algésiras*, l’*Arcole*, le trois-ponts *Bretagne*, unique représentant de sa classe, et le *Redoutable*). L’*Eylau* et l’*Alexandre* appartiennent à la série des navires « allongés », tandis que le *Donawerth* et le *Saint-Louis* sont deux « mixtes ». Cette proportion (4, 2, 2), maintenue en 1860 comme en 1861, dit parfaitement la volonté française d’une parité navale régionale en Méditerranée.

Les études consacrées à la marine du Second Empire opposent la réussite – globale – des vaisseaux allongés et rapides à la médiocrité des bâtiments « mixtes », dont la conversion avait miné les qualités originelles, sans les doter d’une réelle propulsion vapeur<sup>24</sup>. Les documents contemporains illustrent généralement ce jugement. Le rapport d’inspection de janvier 1860 tient l’*Algésiras*, un bâtiment de ligne « rapide », et l’*Eylau*, un vaisseau « allongé », pour les meilleures unités de l’escadre sur le plan de la propulsion à vapeur. Ce rapport classe parmi les trois meilleurs bâtiments sous voiles les vaisseaux « rapides » *Arcole*, *Redoutable* et *Bretagne*. L’opposition entre les navires « mixtes » et les vaisseaux rapides et allongés n’est pas, toutefois, aussi rigide que le donne à penser la lecture des travaux d’histoire navale. Pour une vitesse inférieure à 10 nœuds, que les « mixtes » ne peuvent pas dépasser, il est vrai, les performances des machines sont assez équilibrées. Romain-Desfossés écrit, le 1<sup>er</sup> janvier 1860 :

Le *Donawerth* et le *Saint-Louis* sont d’excellents vaisseaux mixtes, qui, avec une consommation moyenne de 40 tonneaux pour 24 heures, pour le premier, et de 45 tonneaux, pour le second, fournissent une vitesse soutenue de plus de neuf nœuds lorsqu’ils n’ont pas à surmonter une mer ou un vent debout<sup>25</sup>.

24 C’est dans cette dernière catégorie que les différences de motorisation – de 140 à 1 200 chevaux – sont les plus sensibles. Sur cette question, on se reportera à la notice limpide de Dominique Brisou, « Questions et Réponses », *Chronique d’histoire maritime*, n° 50, mars 2003, p. 77-81.

25 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859. Rapport d’ensemble*, 1<sup>er</sup> janvier 1860.

Certains vaisseaux « allongés » ou « rapides » n'échappent pas, enfin, aux critiques. Si le fonctionnement des machines de l'*Algésiras* nourrit les propos les plus élogieux, ses évolutions sous voiles sont médiocres, déficience qui frappe alors les navires sans puits d'hélice, deux vaisseaux et deux frégates de l'escadre, que leur traîne handicape<sup>26</sup>. Vaisseau « allongé », l'*Alexandre*, dont la consommation excessive émeut Romain-Desfossés et de Tinan, suscite également de virulentes critiques, et semble avoir été un ratage, comme la frégate *Foudre*.

#### PRINCIPES, ACTEURS ET RÉSULTATS DES TRAVAUX DE PERFECTIONNEMENT DE 1860-1861

Durant l'hiver 1859-1860, une campagne de travaux s'efforce de corriger les disparités et les faiblesses les plus criantes. Cette homogénéisation est confiée à deux pionniers historiques de la marine à vapeur militaire : le contre-amiral François-Edmond Pâris (1806-1893), et le capitaine de vaisseau Nicolas-Hippolite Labrousse (1807-1871), promu contre-amiral le 9 juillet 1860, qui reçoit le commandement en sous-ordre dans l'escadre en décembre 1861, en remplacement du contre-amiral Pâris<sup>27</sup>.

Labrousse, qui avait présidé en 1857 les essais du premier vaisseau allongé, l'*Eylau*, est chargé à Brest puis en Méditerranée d'améliorer le rendement des machines des vaisseaux de la flotte, tout en réduisant leur consommation. Sous sa direction, de sensibles perfectionnements sont apportés aux machines du *Redoutable* et de l'*Impérial*<sup>28</sup>. La machine de l'*Alexandre* est démontée, réparée, puis remontée, avant une première sortie d'essais, le 27 mars 1860. Des travaux d'une certaine importance sont également conduits sur l'*Eylau*, les frégates *Foudre* et *Impératrice Eugénie*, comme sur le trois-ponts *Bretagne*. En mars 1861, des tiroirs sont ainsi montés sur ce vaisseau afin d'atteindre les excellents résultats précédemment obtenus sur l'*Impérial* et l'*Arcole*.

Si Labrousse assure les fonctions d'ingénieur en chef de l'escadre, le contre-amiral Pâris coordonne, dès le mois d'octobre 1860, l'inspection des machines, mission qu'il poursuit l'année suivante. En Pâris, de Tinan dispose d'un « mécanicien » remarquable, doué d'une connaissance encyclopédique des marines à vapeur française et britannique, et qui tire profit du long stationnement des forces franco-anglaises dans les eaux napolitaines pour visiter les machineries des vaisseaux de l'escadre Mundy<sup>29</sup>. Reprenant une idée émise

26 Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine française au XIX<sup>e</sup> siècle*, Vincennes, SHM, 2001, t. 2, p. 630-631, 684-687.

27 SHD, CC 7 Alpha 1306, Dossier de Labrousse Nicolas-Hippolite (17 juillet 1807-22 août 1871) ; CC 7 Alpha 1908, Dossier de Pâris François-Edmond (2 mars 1806-8 avril 1893).

28 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 14 avril 1860.

29 R. Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution*, op. cit., p. 354-359.

en 1860, Pâris préside, l'année suivante, une réunion hebdomadaire des officiers mécaniciens et des maîtres mécaniciens afin de centraliser la surveillance des appareils moteurs. Un entretien plus régulier et plus rationnel est facilité par la tenue de « journaux historiques » des machines où sont mentionnés les réparations et le remplacement des pièces les plus importantes<sup>30</sup>.

Sans en ignorer les atouts ni la nécessité, de Tinan n'a pas manqué d'exposer les limites et les inconvénients que cette entreprise de perfectionnement rencontrait ou suscitait. En premier lieu, les améliorations passent par des tâtonnements et des essais. Succès et contre-performances alternent inévitablement durant cette phase expérimentale. Déçu par l'introduction sur le vaisseau-amiral de tiroirs envoyés d'Indret, Labrousse projette, le 23 mars 1861, de les remplacer par les anciens tiroirs de ce trois-ponts, après les avoir modifiés. Une semaine plus tard, la machine de l'*Eylau* donne bien toute satisfaction, « sans arriver cependant au maximum des 48 tours d'hélice qu'elle atteignait autrefois »<sup>31</sup>. Une entreprise perfectionniste, qui multiplie les réparations, sert sans doute la Marine, mais entrave à court terme les évolutions dont la durée est raccourcie en 1860, comme en 1861, par les « exigences politiques »<sup>32</sup>. La grogne, que de Tinan ne dissimule plus après l'immobilisation inattendue d'une frégate, est comprise à Paris où l'on sent bien que les progrès mécaniques ne peuvent se faire au détriment des indispensables évolutions d'escadre, que les croisières des navires isolés ne remplacent pas.

S'ils offrent une vision précise des difficultés immédiates que rencontrent de Tinan et ses subordonnés, les rapports d'inspection du commandant en chef de l'escadre d'évolutions permettent également de saisir les sentiments que lui inspire, au soir d'une carrière navale de quatre décennies, l'irrépressible mutation de la Marine.

#### UN MARIN DE LA « VIEILLE MARINE À VOILES » AU SOIR DE SA VIE

Servant au sein de l'escadre sur le *Donawerth*, le capitaine de frégate Souville a laissé une brève esquisse de son chef, « un de ces caractères fiers, à angles fortement accusés, si nombreux dans l'ancienne marine à voiles, d'un maniement difficile »<sup>33</sup>. Ce croquis, corroboré par d'autres témoignages, sonne juste. Entré dans le service en 1817, aspirant de seconde classe en 1818, lieutenant de

30 SHD, BB 4/797, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

31 SHD, BB 4/796, Du même au ministre de la Marine, 30 mars 1861.

32 SHD, BB 4/797, Du même, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

33 J. E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (1837-1869)*, op. cit., p. 448.

vaisseau en 1829, de Tinan apprit son métier sous l'égide d'officiers qui avaient servi, dans leur jeunesse, dans les marines de Louis XVI, de la Révolution et de l'Empire. Ses cinq premiers commandements se sont exercés sur des bâtiments à voiles quand la vapeur était encore une force auxiliaire, très largement bornée aux servitudes portuaires et aux arsenaux. C'est en 1845, soit vingt-sept années après son entrée dans le service, qu'un navire à vapeur, la frégate *Albatros*, un ex-paquebot transatlantique, lui est confié. Il commande alternativement, les années suivantes, des bâtiments à voiles (*Souverain*) et des frégates à roues (*Gomer*, *Pomone*)<sup>34</sup>. Bien que ces campagnes le familiarisent avec les navires à propulsion mixte, de Tinan est bien l'un des derniers représentants de la « vieille marine », dont les officiers et les spécialités lui semblent les modèles insurpassables. La polyvalence des gabiers, dont il dit l'excellence, le déclin du sens marin dans les nouvelles générations d'officiers, sont des *leitmotive* qui, lus hâtivement, alimenteraient la thèse ancienne, mais inexacte, d'un commandement conservateur, que les grandes transformations des années 1845-1860 consternent. Doit-on voir donc en de Tinan le (noble) prototype de l'amiral Pingouin ou du commandant Radeau ? Sous les traits aussi caricaturaux que leur prête Sahib, certainement pas<sup>35</sup> !

À plusieurs reprises, il souligne les progrès accomplis depuis sa jeunesse :

La discipline devenue facile, les mœurs plus douces, [...] l'éducation générale dans toute la hiérarchie, font de nos navires actuels avec ceux d'il y a quarante ans un contraste qui est peut-être plus remarquable sous le rapport moral que sous le rapport matériel<sup>36</sup>.

À juste raison, de Tinan associe ces améliorations à l'instruction technique et militaire dispensée dans les écoles d'apprentissage et de perfectionnement que le Second Empire a développées. Les paragraphes consacrés aux matelots canonniers formés sur le *Suffren* comme à la spécialité, alors récente, des fusiliers marins exposent les effets positifs de ces écoles d'application : « L'éducation militaire progresse », écrit de Tinan en décembre 1861, « les enseignes de vaisseau reçoivent à Lorient comme à Vincennes d'excellentes connaissances tactiques qui aguerrissent les compagnies de débarquement »<sup>37</sup>. Toutefois, et c'est là que résident son amertume et son inquiétude, la généralisation de

34 SHD, CC 7 alpha 1411, Dossier de Le Barbier de Tinan, Marie-Charles-Adelbert (30 août 1803-19 décembre 1876).

35 Louis-Ernest Lesage Sahib, *Marins & Navires anciens & modernes*, Paris, Association des Amis des musées de la Marine, 1977, rééd. corrigée de l'édition de 1890, p. 31-32.

36 SHD, BB 4/786, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1860*, n. d. (sans doute octobre-novembre 1860).

37 SHD, BB 4/797, Du même, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

la vapeur n'est pas un simple fait technique, mais une révolution culturelle. Quand de Tinan sert pour la première fois en Méditerranée, en 1824-1825, rallier le Liban, croiser le long des côtes nord-africaines, franchir le détroit de Gibraltar ou remonter les Dardanelles sont des croisières d'une durée encore incertaine. Les courants et les vents contraires, ou les calmes plats, peuvent alors entraver plusieurs semaines la marche d'un bâtiment. Prête à quitter Toulon le 20 mai 1830, l'armada lancée contre Alger est retenue par des vents contraires et ne touche les côtes africaines que le 14 juin<sup>38</sup>. Formé à l'école de la voile, de Tinan en exalte les effets « moraux » : un sens marin aiguisé, mais également une aptitude particulière à se plier à l'événement, à y répondre, une aptitude à tout entreprendre, vite et bien. Hommes de mer par excellence, les gabiers lui semblent ainsi les plus belles figures de ce pragmatisme professionnel : « Par leur vie pleine de dangers, leur énergie et leur adresse », écrit-il, « [ils] demeurent l'élite des bâtiments [et] peuvent devenir d'habiles pointeurs et l'avant-garde des compagnies de débarquement »<sup>39</sup>.

232

Inexorablement, les grandes heures de la marine à voiles sont désormais comptées en Méditerranée. Au milieu du siècle, la généralisation des grands remorqueurs et de l'hélice, comme les progrès de la télégraphie, précipitent cette étonnante contraction spatiale et temporelle que les voyageurs les plus avisés avaient sentie dès la fin des années 1830. Par vent favorable, l'escadre d'évolutions parvient ainsi, en 1861, à traverser le bassin méditerranéen d'est en ouest à petite allure – huit nœuds – sans relâche et sans l'aide de charbonniers. Désormais, la durée des traversées se compte en journées, voire en heures. Recevant le 7 juin, à minuit, l'ordre télégraphié de se rendre à Naples, de Tinan quitte le mouillage des îles d'Hyères et parvient le 10 dans le port italien, après voir brûlé six cents tonnes de charbon<sup>40</sup>. Au tout début des années 1860, la forte consommation des machines et la dimension généralement réduite des soutes conservent encore aux voiles un vrai rôle moteur. Comment cependant ignorer que cette propulsion, désormais auxiliaire, est condamnée, à très brève échéance, par une marine de guerre qui manque de gabiers expérimentés, et dont les grands terrains d'action sont euro-méditerranéens ?

Cette inéluctable évolution, met en garde de Tinan, mine la vocation formatrice de l'escadre, la meilleure des écoles d'apprentissage et la « véritable gardienne des traditions maritimes ». Alors que la prudence et l'éloignement des intérêts commerciaux insulaires dissuadent la marine anglaise, la rivale

38 F. Herdet, *L'Amiral Romain Desfossés à travers sa correspondance*, Brest, s.n., s.d. (vers 1960), p. 10-14.

39 SHD, BB 4/797, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

40 SHD, BB 4/783, Le même au ministre de la Marine, 12 juin 1860.

tant admirée, de renoncer à la voile, Le Barbier de Tinan appréhende les effets néfastes d'une mutation trop radicale sur l'esprit marin des cadres subalternes et des futurs chefs de la Marine. Que la mécanisation entraîne la dissolution des traditions et des savoirs multiséculaires est alors une vue bien commune et – faut-il le rappeler ? –, pertinente<sup>41</sup>. Pour conserver à la marine française son excellence manœuvrière, de Tinan évoque deux solutions qui sont bien significatives de l'homme et de son temps.

Il convient, en premier lieu, de détacher le plus grand nombre de jeunes enseignes dans des stations lointaines de l'Atlantique et des mers orientales, où lui-même, Charles Rigault de Ginouilly, Jean-Louis-Charles Jaurès, le prince de Joinville et François-Edmond Pâris, pour ne citer que les meilleurs de ses contemporains, avaient pris part au relèvement naval de la France post-napoléonienne : « Les expéditions lointaines entreprises par la France contrebalanceront [...] chez une partie d'entre eux ce que la navigation à vapeur a de défectueux pour l'instruction »<sup>42</sup>. À cette formation toute pragmatique, qui rappelle les idéaux navals de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, de Tinan, en marin du Second Empire, associe le projet d'un brick-école attaché à l'escadre, le *Janus*, afin de « procurer le moyen aux enseignes et aux aspirants de l'escadre de former leur coup d'œil »<sup>43</sup>. Exposé en 1860, ce projet, que le ministre approuve en mai 1861, anticipe l'établissement d'un bâtiment-école d'application, le *Jean-Bart*, en 1869. Ce sont bien ici deux cultures navales qui se chevauchent dans l'esprit d'un marin héritier tout à la fois d'une ancienne culture des « gens de mer », fiers de leurs savoirs oraux et de leur pragmatisme, et d'une tradition savante, désormais dominante, où la professionnalisation passe par un encadrement standardisé et global.

#### L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DANS LE REGLEMENT DES QUESTIONS NAPOLITAINE ET LIBANAISE

La fin du vieux partenariat austro-russe en 1854, l'abaissement de la Russie durant la guerre de Crimée (1854-1856), la prudence anglaise dans l'immédiat après-guerre encouragent Napoléon III à poursuivre une politique d'ingérence dans les confins ottomans, monténégrins et danubiens tout d'abord, puis en Italie où l'empereur des Français espère promouvoir ses projets dynastiques, et trouver une solution durable à l'épineuse question romaine<sup>44</sup>. Cependant,

41 D. Brisou, « Questions et Réponses », *op. cit.*, t. 2, p. 760-761.

42 SHD, BB 4/797, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

43 *Ibid.*

44 J.-P.-E. Jurien de la Gravière, *La Station du Levant*, Paris, Plon, 1876, t. II, p. 299-309.

entre 1856 et 1860, l'outil naval joue un rôle généralement secondaire dans ces affaires méditerranéennes. La marine mène d'importantes missions de transport et de diversion durant la guerre d'Italie en 1859, mais c'est sur l'armée que repose le poids de l'intervention face à la troisième puissance militaire européenne. L'année suivante, l'Europe confie à un corps expéditionnaire de six mille Français le soin d'épauler la pacification ottomane du Liban et de la Syrie, la marine impériale assurant d'obscures missions de transport de troupes, de ravitaillement et de présence.

Quoique la France soit bien devenue la première puissance méditerranéenne après les guerres de Crimée et d'Italie, la liberté d'action de l'empereur ne cesse de se réduire dès l'été 1859. Les pressions germano-russes le contraignent à suspendre les hostilités en août 1859, avant de renoncer à son grand projet fédéral italien<sup>45</sup>. Le soutien impérial à l'annexion piémontaise de l'Italie centrale (11-12 mars 1860) apaise le contentieux franco-sarde, mais il fragilise les États romains et la monarchie des Deux-Siciles et nourrit, outre-Manche, un train de rumeurs alarmistes sur l'éventuelle cession de la Sardaigne. Cette méfiance insulaire, comme les velléités interventionnistes russes et autrichiennes dans les affaires napolitaines, dictent une ligne attentiste dans les mois qui suivent l'expédition des *Mille* en mai 1860. Les massacres du Liban, qui éclatent le même mois, exigent également une très grande prudence. L'empereur restreint ainsi les effectifs et la durée d'une action militaire pour recevoir l'aval des grandes puissances avant la projection de la brigade d'Hautpoul.

Dans ces circonstances, qui entravent l'instrument militaire, la souplesse d'emploi, la discrétion et la mobilité de l'escadre lui donnent un rôle prééminent dans le règlement final de la question de l'unité italienne, durant le second semestre 1860, puis dans l'apaisement progressif du dossier libanais après le rapatriement des soldats français en juin 1861.

#### LES OBJECTIFS DE L'ENGAGEMENT NAVAL : UN FAISCEAU D'ENJEUX HUMANITAIRES ET POLITIQUES

Brutalement arrêté par l'armistice de Villafranca en août 1859, le processus d'unification italienne reprend dans les premiers mois de 1860 avec le soutien occulte de Napoléon III. Deux mois après le rattachement au Piémont de la Toscane et de l'Émilie (11-12 mars 1860), le débarquement des *Mille* à Marsala, en Sicile, précipite l'effondrement du royaume de Naples. Abandonnant aux insurgés son domaine insulaire, à l'exception de la citadelle de Messine, François II quitte sa capitale, le 6 septembre 1860, pour se retrancher à Gaète,

<sup>45</sup> E. Holt, *The making of Italy 1815-1870*, London, Macmillan, 1970, p. 218.

qui se rend aux forces piémontaises, le 13 février 1861, après le départ en exil du dernier roi Bourbon des Deux-Siciles. Au début de cette crise décisive, l'empereur des Français entend, par une exacte neutralité, regagner la confiance du Royaume-Uni, que l'autoritarisme et les faiblesses des Bourbon de Naples exaspèrent<sup>46</sup>. Le déploiement de quatre vaisseaux dans le port de Naples, le 10 juin 1860, répond, en outre, à plusieurs enjeux proprement régionaux<sup>47</sup>.

Dans un État miné par de vives tensions politiques et agraires, et dont les forces militaires semblent peu sûres, il s'agit, avec l'aide des Britanniques, de mettre à l'abri des troubles les résidents étrangers des principales villes du royaume : Naples, Palerme et Messine. Très rapidement, il apparaît que les violences frappent les campagnes siciliennes, mais épargnent les grands centres urbains où les comités garibaldiens et les agents du Piémont interdisent tout désordre grâce à la complicité des policiers, des magistrats et des notables napolitains et siciliens. Tranquillité précaire cependant, que brisent de soudaines paniques. Après les désordres qui agitent la population napolitaine dans la nuit du 13 au 14 août 1860, le contre-amiral Mundy et le vice-amiral de Tinan se concertent pour ramener l'ordre en jetant des compagnies de débarquement<sup>48</sup>. Des mesures similaires sont également étudiées dès le départ de François II pour ne pas laisser la ville sans force de police dans la nuit du 6 au 7 septembre, alors que les Garibaldiens sont aux portes de Naples, où ils pénètrent le lendemain, prévenant ainsi de « grands désordres »<sup>49</sup>.

Pour les Tuileries, il s'agit, en second lieu, de posséder un utile moyen de pression face à Garibaldi dont les visées anti-romaines consternent le gouvernement impérial, qui est alors prêt à employer l'instrument militaire pour mettre le Latium et Rome à l'abri de toute incursion<sup>50</sup>. En immobilisant durant quatre mois dans le port de Naples cinq vaisseaux, dont le seul trois-ponts de la flotte, Napoléon III envoie un signal politique limpide aux diplomates sardes et britanniques. À la demande du gouvernement piémontais, le chargé d'affaires Elliot et le contre-amiral Mundy s'entretiennent sur l'*Hannibal* avec le chef de guerre niçois, le 10 septembre, et lui exposent, « à titre privé », les risques d'une confrontation franco-sarde qui suivrait automatiquement l'attaque de Rome ou de la Vénétie, sans, par ailleurs, laisser les Français ignorer ces conversations ni les efforts

46 Lynn M. Case, *Édouard Thouvenel et la diplomatie du Second Empire*, Paris, A. Pedone, 1976, p. 182 et 203.

47 Il s'agit du navire amiral (*Bretagne*) et de trois vaisseaux de l'escadre (*Eylau*, *Impérial* et *Redoutable*). Le *Donawerth*, qui avait rallié les eaux napolitaines un mois auparavant, est intégré à l'escadre. Le *Redoutable* et le *Donawerth*, qui sont détachés au Liban en juillet, sont relevés par deux vaisseaux, l'*Algésiras* et le *Saint-Louis*.

48 SHD, BB 4/784, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 14 août 1860 ; *ibid.*, Du même au même, 19 août 1860.

49 *Ibid.*, Du même au même, 8 septembre 1860.

50 L. M. Case, *Édouard Thouvenel et la diplomatie du Second Empire*, op. cit., p. 214-216.

britanniques pour contenir en Italie du Sud les bandes garibaldiennes<sup>51</sup>. Dans les derniers temps du royaume des Deux-Siciles, l'ambiguïté entoure néanmoins le déploiement d'une forte division devant Gaète. S'il cherche à ménager une issue honorable pour le roi François II, l'empereur ne se résout pas à imposer les termes d'un exil, mais assure un répit aux Napolitains en interposant de Tinan entre Gaète et la flotte sarde, ce qui conduit les différents protagonistes à se méprendre sur les objectifs français. Le même échec d'enjeux moraux et politiques dessine le cadre d'emploi de l'escadre au Liban durant l'été 1861.

Ce sont prioritairement des considérations humanitaires qui dictent, le 29 mai 1861, le détachement de trois vaisseaux dans la rade de Beyrouth, où de Tinan demeure cinq mois. Alors que la brigade d'Hautpoul s'appête à quitter le Liban, un fort déploiement naval, tant français que britannique, cherche à rassurer les populations maronites que le départ des soldats affole. Les objectifs politiques, élaborés de part et d'autre de la Manche durant le premier semestre 1860, sont toutefois prioritaires. Il s'agit d'empêcher l'exode des Maronites vers le littoral, et d'interdire ainsi la division ethnico-confessionnelle du Liban, que les autorités françaises condamnent. En détachant respectivement trois vaisseaux dans le port de Beyrouth en mai 1861, les gouvernements français et britannique affichent clairement leur engagement de stabiliser le Liban. En déployant, enfin, le même nombre de vaisseaux que l'Angleterre, le gouvernement impérial entend aussi préserver le « bénéfice » moral engrangé par l'expédition de 1860.

236

#### PROCÉDURES ET CONTRAINTES DES LONGUES MISSIONS DE PRÉSENCE

Le déploiement naval durant les crises de 1860-1861 suit une procédure bien rodée, qui attribue à chaque bâtiment ses missions politiques et tactiques.

Il s'agit, bien sûr, de maintenir les vaisseaux là où leur poids politique est le plus sensible : à Naples, capitale du Royaume des Deux-Siciles, et dans le port de Beyrouth, centre économique du Liban contemporain, où se trouvent concentrées les agences consulaires européennes. Ces grandes démonstrations servent également à masquer des orientations politiques que l'opinion publique et les cours continentales ne peuvent accepter. En octobre 1860, le départ de l'escadre de Naples et le stationnement d'une forte division devant Gaète, où s'est retranché François II, expriment hautement le refus impérial de reconnaître les nouvelles autorités garibaldiennes et piémontaises en Italie du Sud, alors même que Napoléon III a secrètement approuvé, en septembre 1860, l'invasion sarde du royaume de Naples.

51 R. Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution*, op. cit., p. 237-247.

Le rassemblement des escadres obéit également à une motivation tactique. Seule la concentration des vaisseaux donne aux chefs d'escadre les moyens militaires dont ils ont besoin pour ramener énergiquement le calme dans ces ports. Le 18 août 1860, quatre jours après une tentative de coup de force dans la ville, de Tinan et Mundy conviennent de débarquer mille fusiliers marins et sept cents *marines* pour assurer la protection des missions et des consulats<sup>52</sup>. En mai 1861, les mille neuf cents soldats dont ces deux amiraux disposent leur donnent une force de police capable de garantir la sécurité des quartiers européens des principaux ports du Liban.

Les patrouilles navales et l'indispensable collecte des informations reposent sur une poignée de frégates à roues et d'avisos. Ces unités rapides assurent également des missions postales quand l'imminence d'une crise ou l'interruption des communications l'imposent. Dans les jours qui suivent le débarquement des *Mille* en Sicile, alors que leur succès reste incertain, la *Mouette* sert à porter le courrier entre Naples et Palerme. Nécessaires, les missions postales s'avèrent toutefois rares, les paquebots des compagnies de navigation à vapeur ayant tissé dans les années 1840-1850 une trame serrée de lignes transméditerranéennes auxquelles s'ajoutent les premiers réseaux télégraphiques aériens et sous-marins. Détaché en mission particulière sur les côtes méridionales de la Sicile, le commandant du *Prony* parvient à Messine le 16 juillet 1860 à 11 heures, rédige son rapport qu'il expédie, le jour même, par le paquebot de la ligne de Naples. Le détachement et l'immobilisation de l'escadre, ou d'une division, dans les eaux napolitaines et libanaises exigent enfin des mesures logistiques appropriées.

#### DES PROCÉDURES LOGISTIQUES EFFICACES

Si l'escadre anglaise peut s'appuyer sur la base de Malte, de Tinan, en juin 1860, ne trouve à Naples ni magasin ni charbonnier alors que les prix du charbon se sont envolés avec les achats massifs de la marine napolitaine<sup>53</sup>. Les moyens logistiques sont également nuls au Liban quand, le 16 juillet 1860, une division navale, menée par le contre-amiral Jehenne, parvient à Beyrouth pour y préparer la venue du corps expéditionnaire. Quelques mesures de bon sens servent, dans les premiers temps, à constituer des réserves.

Le contre-amiral Jehenne reçoit ainsi l'ordre de ménager le charbon pour rallier le Liban ce qui lui laisse une autonomie de trois jours de marche, soit trente-cinq tonnes de combustible, qui lui permettent de rallier tous les ports

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 216.

<sup>53</sup> SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 12 juin 1860.

syro-libanais et de ravitailler deux avisos rattachés à sa division<sup>54</sup>. En liaison avec le préfet maritime de Toulon, les besoins logistiques sont ultérieurement assurés par l'envoi régulier de deux corvettes de charge, le *Bucéphale* et *La Ménagère*. Parvenant à Naples le 25 juin 1860, le *Bucéphale* complète les provisions de l'escadre qui dispose de deux mois de vivres<sup>55</sup>. Le mois suivant, *La Ménagère*, revenue de Toulon avec des rechanges, laisse également deux cent quarante tonnes de charbon. Le 1<sup>er</sup> août, le *Bucéphale* rallie ce port pour y déposer cent soixante-dix tonnes de combustible<sup>56</sup>. Afin de faciliter, au meilleur coût, le ravitaillement des bâtiments surveillant l'état politique de la Sicile, des dépôts sont constitués à Messine où mille cent tonnes sont entreposées en juillet 1861<sup>57</sup>.

#### MAINTENIR À L'ESCADRE SON NIVEAU D'EXCELLENCE, EN DÉPIT DES EXIGENCES POLITIQUES

238

Le nombre restreint des excellents gabiers et des quartiers-mâîtres chevronnés, ainsi que le système de levée permanente, limitent la valeur proprement navale des équipages où les gens de mer représentent de 40 à 50 % des recrues. Dans ces conditions, les manœuvres d'escadre, que les vaisseaux conduisent sous le regard de leur chef, sont essentielles pour maintenir au plus haut niveau le fer de lance de la Marine.

Au grand dépit de Le Barbier, qui ne tente pas de dissimuler son exaspération, les exercices sont évidemment interrompus par les « exigences politiques » au début de l'été 1860<sup>58</sup>. Après le retour tardif sur Toulon, en février 1861, de Le Barbier de Tinan, l'escadre subit d'importantes réparations. À peine engagée dans la rade des îles d'Hyères, la saison des manœuvres est interrompue par la relève du corps expéditionnaire qui nécessite l'immobilisation de trois vaisseaux, de juin à octobre 1861. Le très haut degré de discipline, l'enseignement des écoles d'application, et quelques procédures, communes aux grandes marines de guerre, suffisent largement à maintenir un très honorable niveau pour une escadre « de paix ». S'il doit conserver ses vaisseaux dans la rade de Beyrouth, de Tinan les détache régulièrement, l'un après l'autre, croiser au large et s'entraîner au canonage<sup>59</sup>. En rade, les équipages, que l'on veut préserver des fortes chaleurs, manœuvrent à l'ancre tôt le matin, avant les exercices de mousqueterie et les cours théoriques. Les commentaires acerbes qui ponctuent les rapports

54 SHD, BB 4/784, Contre-amiral Jehenne au ministre de la Marine, 17 juillet 1860.

55 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 26 juin 1860.

56 SHD, BB 4/784, Du même au même, 4 août 1860.

57 SHD, BB 4/790, Le commandant du *Solon* au ministre de la Marine, 14 juillet 1861.

58 SHD, BB 4/797, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

59 *Ibid.*

d'inspection du vice-amiral de Tinan ne doivent donc pas être pris au pied de la lettre. Toutes les sources, françaises et britanniques, rapportent l'exécution assurée et impeccable des manœuvres, ainsi que l'excellente tenue des navires et des équipages, tout particulièrement au Liban, où la discipline des marins tranche avec les scènes de beuverie qui suivent le débarquement des soldats du général Beaufort d'Hautpoul<sup>60</sup>.

#### DE TINAN ET LA POLITIQUE MÉDITERRANÉENNE DE NAPOLÉON III : UN ACTEUR AMER ET CRITIQUE

Le spectacle de l'agonie du royaume des Deux-Siciles et la relève du corps expéditionnaire de Syrie n'ont pas laissé indifférent de Tinan dont la correspondance privée, partiellement publiée, mais également ses rapports politiques, ses doléances et ses silences permettent d'appréhender l'amertume et l'indignation que lui inspirent les orientations et les inflexions de la politique impériale dans ces deux affaires.

#### L'AGONIE DU ROYAUME DES DEUX-SICILES : UNE MONARCHIE TRAHIE ET ABANDONNÉE

Parvenant à Naples, le 10 juin 1860, un mois après le débarquement en Sicile des Garibaldiens, le 11 mai 1860, de Tinan trouve un régime désesparé, dont les protecteurs attirés, la Russie et l'Autriche, sont incapables, après les guerres de Crimée et d'Italie, de lui venir en aide. Au terme de durs combats, les forces napolitaines évacuent Palerme, le 6 juin, conservent une garnison dans la citadelle de Messine, mais se replient sur la péninsule à la fin du mois de juillet. Bien vite, de Tinan et ses subordonnés pressentent l'agonie du royaume de Naples<sup>61</sup>.

Sans originalité, leurs rapports en exposent les causes profondes : un monarque de 26 ans, couronné l'année précédente, « sans expérience des hommes ni des affaires », mal conseillé et qui, trop tardivement, met en œuvre des réformes pour juguler une insurrection, que son armée, mal commandée, ne parvient pas à étouffer<sup>62</sup>. Sans lui manifester la moindre sympathie, de Tinan reconnaît également à Garibaldi l'audace et le coup d'œil d'un authentique chef de guerre, qui sait choisir et fortifier ses positions et les points de débarquement de ses partisans<sup>63</sup>.

60 R. Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution*, *op. cit.*, p. 359.

61 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 26 juin 1860.

62 SHD, BB 4/784, Du même au même, 14 août 1860.

63 *Ibid.*, Du même au même, 31 juillet 1860.

À la tristesse de voir un jeune roi perdre son trône s'ajoutent bien vite l'amertume et l'indignation. Amertume de voir un État aussi vénérable s'effondrer devant une coalition de paysans et de guérilleros, dont les moyens logistiques et navals sont dérisoires. En outre, l'inaction de la marine de guerre napolitaine interdit tout sursaut. Alors que le franchissement du détroit de Messine est décisif, la division napolitaine se borne ainsi à croiser au large des positions littorales des Garibaldiens, sans même inquiéter leurs préparatifs. « On n'a pas idée d'une apathie pareille » s'étonne et s'indigne de Tinan, le 10 juillet. « Des frégates et corvettes à voiles, des avisos à vapeur croisent continuellement en rade de Naples et ils laissent la mer libre à des entreprises aussi hasardeuses que celles qui sont tentées par ces bâtiments de transport<sup>64</sup> ». En août, les rapports stigmatisent la trahison de la marine des Deux-Siciles, une accusation qui est régulièrement reprise les semaines suivantes. Le départ du roi vers la rade de Gaète, que ses forces navales refusent de rallier, le 6 septembre 1860, suscite ainsi cette philippique : « Ce corps qui s'est couvert d'une honte ineffaçable en donnant le premier l'exemple de la désertion, a fini cette guerre comme il l'avait commencée, par l'oubli de tout sentiment du devoir et de l'honneur »<sup>65</sup>. Si le retournement de la marine napolitaine ne fait aucun doute, les motivations en sont moins ignobles que ne le donne à penser de Tinan. Les officiers napolitains, largement gagnés au projet piémontais d'unification italienne, entendent, par leur passivité, précipiter ce processus qui préserve les populations urbaines des misères de la guerre, conjure le spectre de l'anarchie républicaine, et garantit, il est vrai, leur transfert dans la future marine italienne. Des considérations bien similaires, aurait pu rétorquer un de ces officiers, n'avaient-elles pas conditionné l'attentisme de la marine française en 1830, comme en 1848 ? Pour courte qu'elle soit, la thèse de la trahison navale napolitaine est une explication moralement et politiquement satisfaisante. Elle permet d'entourer d'un halo dramatique la chute d'un régime policier à l'agonie, dont les grandes fautes sont ainsi comme purifiées par cette désertion générale. Elle se prête bien, en outre, aux propos les plus habituels sur la légèreté méridionale et la servilité des Napolitains. La thèse de la trahison est acceptée d'autant plus facilement que la neutralité des puissances engagées dans le règlement de la question italienne connut des applications très diverses.

L'hostilité bien connue de l'opinion anglaise au royaume des Deux-Siciles alimente inévitablement, au sein de l'escadre, les accusations d'ingérence pro-garibaldienne. Le commandant du *Prony* rapporte, avec aigreur, les motivations (pseudo-) humanitaires que le contre-amiral Mundy avait avancées pour arrêter

<sup>64</sup> *Ibid.*, Du même au même, 10 juillet 1860.

<sup>65</sup> *Ibid.*, Du même au même, 8 septembre 1860.

le bombardement de Palerme en mai 1860. En janvier 1861, le commandant du *Solon* stigmatise la complicité britannique dès le débarquement des *Mille* à Marsala. Loin de reprendre ces propos (convenus) sur la fourberie anglaise, de Tinan loue avec raison la prudence de Mundy. L'attentisme anglais, tout particulièrement dans les premières semaines de l'insurrection napolitaine, ne fait en effet guère de doute. Pro-sarde, mais hostile à toute aventure révolutionnaire ou irrédentiste, l'Angleterre demeure attachée, comme la France, à une neutralité globale, dont sont néanmoins exclus les protagonistes les plus exposés, Garibaldi et ses principaux lieutenants, que l'on devrait exfiltrer en cas d'échec. Ingérence bien relative et d'autant plus acceptable que les unités françaises déployées en Sicile ont alors reçu l'ordre d'embarquer les notables légitimistes et les jésuites menacés par la révolution. Trop ouverte et trop efficace, la politique de subversion des Sardes indigne en revanche passablement de Tinan qui la dépeint sous les traits d'une conjuration d'opéra. L'escadre piémontaise, écrit-il le 19 août 1860, « envoie à terre de nombreux permissionnaires ; les rues et les places sont pleines de bersaglieri dans leur costume original, et le sabre aux côtés. Ils fraternisent avec la garde nationale et font de la propagande à ciel ouvert »<sup>66</sup>.

L'amertume qui transparaît dans les rapports de Tinan, culmine dans les derniers instants du royaume des Deux-Siciles, quand ses instructions le placent dans une position si délicate qu'il n'est pas loin de la juger inappropriée, pour ne pas dire indigne d'un grand pays et de sa Marine. Résigné en septembre à voir disparaître le royaume des Deux-Siciles, Napoléon III ne croit pas toutefois devoir reconnaître l'intervention militaire sarde en Italie centrale et méridionale, dont les premières victimes sont les troupes pontificales. Le blocus sarde de Gaète amène, le 17 octobre, le déploiement devant la citadelle napolitaine d'une petite escadre menée par de Tinan. Les instructions impériales donnent en outre à de Tinan l'ordre d'empêcher le blocus étroit de la citadelle et toute offensive navale contre Gaète<sup>67</sup>. Dans l'esprit de Napoléon III et de son ministre des Affaires étrangères, Édouard Thouvenel, il s'agit de gagner du temps et de ménager une sortie honorable au monarque Bourbon, en lui évitant une capitulation. Inévitablement, alors que les semaines passent, la division navale française et son chef sont associés au dispositif de défense napolitain. Pour les protagonistes de cette crise et, bientôt, pour les chancelleries européennes, cette flotte, que rejoint une division espagnole, est l'ultime rempart de la monarchie des Deux-Siciles. À la fin du mois d'octobre, la détérioration brutale des affaires militaires napolitaines place de Tinan dans une situation redoutable où l'interprétation littérale de ses instructions précipiterait la fin de la lutte.

<sup>66</sup> *Ibid.*, Du même au même, 19 août 1860.

<sup>67</sup> *Ibid.*, Du même au même, 19 octobre 1860.

Abandonnant la ligne du Vulturne, les troupes napolitaines se retranchent, le 27 octobre, derrière le Garigliano, à une dizaine de kilomètres de Gaète, en exposant la citadelle aux feux de l'artillerie de siège piémontaise. Consterné par ce repli, qui annonce un nouveau décrochage, de Tinan entoure Gaète d'une zone neutralisée qui s'étend jusqu'à l'embouchure du Garigliano, où il maintient quelques heures quatre bâtiments, en menaçant d'engager le combat si les unités de Persano viennent à croiser au nord de ce fleuve. Pour justifier ces mesures, de Tinan avance la nécessaire protection de son escadre, laquelle, immobilisée devant Gaète, va inévitablement se trouver entre les bâtiments piémontais et la citadelle. Sans doute faut-il aussi voir dans ce coup d'arrêt l'exaspération d'un marin, ouvertement attaché à la personne de François II, et bien décidé à faire payer aux Sardes un certain nombre de procédés déplaisants.

242

Quoi qu'il en soit, l'extension du périmètre de sécurité dans un large rayon au nord comme au sud de la citadelle place désormais la France dans une position d'ingérence active puisqu'elle ménage aux forces napolitaines un répit, ce qui suscite la hargne des Sardes et les vives critiques des Britanniques<sup>68</sup>. Furieux, Thouvenel sort la Marine de cet imbroglio. Le 3 novembre, de Tinan ramène l'escadre devant Gaète, et reçoit l'ordre, le 11 décembre, de quitter cette rade au début du mois de janvier 1862. Nécessaire et judicieuse, cette inflexion finale de la politique napolitaine accable de Tinan qui, mortifié, comprend enfin les objectifs réels de l'empereur. Plus grave, son initiative chevaleresque du 27 octobre s'est retournée contre les Napolitains qui, soudainement privés de toute protection navale sur le Garigliano, ont retraité vers Gaète par une route littorale sous les feux – volontairement ? – imprécis des Sardes<sup>69</sup>. Ce repli, qu'il a malencontreusement précipité, l'avance des Piémontais, leur canonnade enfin navrent ce marin, témoin de l'agonie d'une monarchie malheureuse, si souvent trahie, et désormais abandonnée par ceux qui croyaient en être les derniers défenseurs.

#### LA RELÈVE NAVALE DU CORPS EXPÉDITIONNAIRE DU LIBAN.

En parvenant dans la rade de Beyrouth à la fin du mois de mai 1861, Le Barbier de Tinan y trouve une situation politique et humanitaire incertaine. La présence militaire turque ainsi que la nomination d'un gouverneur chrétien sur le Mont-Liban semblent prévenir, il est vrai, de nouvelles violences. En revanche, la relève du corps expéditionnaire, au début du mois de juin, alimente l'angoisse des Maronites, lesquels, après avoir enduré en deux décennies trois vagues de

68 *Ibid.*, Vice-amiral Persano au vice-amiral Le Barbier de Tinan, 30 octobre 1860.

69 *Ibid.*, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 3 novembre 1860.

massacres, sont divisés en factions rivales et quasi désarmées. À la différence des affaires napolitaines, marquées par l'ambiguïté de la politique impériale, le règlement naval de la question libanaise, défini en concertation avec les partenaires anglais, est maintenu sans déviation. Il s'agit d'une démonstration de force menée pour restaurer la confiance des Maronites, encourager le succès des réformes administratives, et répliquer énergiquement à toute manœuvre druzo-ottomane, par ailleurs improbable.

Dès le départ du corps expéditionnaire (10-15 juin), Le Barbier de Tinan s'efforce de relever le courage des chrétiens de la Montagne en organisant de nombreuses « promenades », comme celles que le contre-amiral Jehenne avait menées durant l'automne 1860. Les états-majors des vaisseaux visitent ainsi, en grand arroi, Deir-el-Kamar (*Fontenoy* et *Bretagne*), les environs de Beyrouth (*Redoutable*), Saïda et ses alentours, mais aussi Damas (*Fontenoy*) et les hauts lieux de la chrétienté d'Orient : le Mont Thabor, Nazareth et Jérusalem. Parallèlement, les chefs bédouins de Galilée, qui avaient protégé les chrétiens, sont invités à visiter les bâtiments de l'escadre, reçoivent des armes et sont couverts d'honneurs. En cas de troubles, des instructions ministérielles autorisent le déploiement des compagnies de débarquement pour mettre à l'abri les chrétiens arabes des villes du littoral. Les moyens anglo-français sont alors importants : huit vaisseaux, mille neuf cents hommes (fusiliers marins et *marines*), et de l'artillerie de campagne.

En dépit de ces mesures, le ton général de la correspondance de Le Barbier et de ses subordonnés est amer et inquiet dans les semaines qui suivent la relève du corps expéditionnaire. Les rapports expriment la déception d'avoir facilité la reprise en main ottomane du Liban, sans avoir pu venger les Maronites par de spectaculaires représailles. La paix peut-elle être durable ? Les marins demeurent trop prisonniers des préjugés qu'ont entretenus quatre décennies de campagnes en Afrique du Nord pour le croire. Incomplète, la répression turque n'a pas abattu « l'insolence » des musulmans, que le moindre incident peut déchaîner<sup>70</sup>. Un mois après le départ des troupes françaises, le vice-amiral Le Barbier de Tinan expose l'accablement des Maronites de Saïda et de Soûr, victimes de violences à quelques encablures de ses bâtiments : « Le fanatisme turc [...] laisse, malgré la volonté de Fuad et la présence des escadres, s'échapper de Beyrouth même de sinistres lueurs », écrit-il le 30 juin<sup>71</sup>. Les croisières et le détachement de stationnaires n'offrent, nul ne l'ignore, aucune sécurité au-delà de quelques ports où des compagnies débarquées peuvent défendre les enclaves consulaires. Que la France puisse de nouveau jeter

<sup>70</sup> SHD, BB 4/791, Capitaine de vaisseau de La Grandière au ministre de la Marine, 20 avril 1861 ; Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 16 juin 1861, dans Camille de La Rochemonteix, *Le Liban et l'expédition française de Syrie*, Paris, A. Picard, 1921, p. 282.

<sup>71</sup> *Ibid.*, Du même au même, 30 juin 1861, p. 291.

des troupes au Levant suppose l'accord des Grandes Puissances et d'inévitables délais. Dans ces circonstances incertaines, des solutions radicales, qui sont sans doute l'écho de conversations informelles, sont avancées.

244 Frappés par la diffusion rapide du français, qui supplante alors l'italien, les marins dessinent la figure d'une France levantine, façonnée par des missionnaires patriotes qui assurent lentement le relèvement moral des Maronites<sup>72</sup>. Comme leur chef, les capitaines de vaisseau La Roncière Le Noury et de La Grandière exaltent ainsi la fermeté d'un de ces Français de cœur, Bey Karam, « homme honnête, vrai, énergique, intelligent »<sup>73</sup>, qualités que les Européens du XIX<sup>e</sup> siècle considèrent comme leur apanage moral. Pour ces raisons, une solution de force fascine certains officiers, comme elle enthousiasme les essayistes qui croient dans le destin étatique du Liban maronite, première étape d'une métamorphose de l'Asie ottomane en Asie chrétienne<sup>74</sup> : « Mieux vaut qu'elle [la France] y fonde largement son influence militaire à côté de son influence morale », suggère Le Barbier, que navre la précarité des Maronites. « Si nous voulons prévenir ces malheurs, appuyons donc ceux des chrétiens qui peuvent lutter de force matérielle contre les musulmans »<sup>75</sup>.

Bien vite, ces rêveries s'apaisent. Rapidement arrêtée, mais fort bien ciblée, la répression menée par Fouad Pacha a confiné durablement les Druzes, les clans musulmans comme les Maronites, dans une sujétion sans précédent, ce que Le Barbier de Tinan finit par admettre avant son départ, le 17 octobre 1861<sup>76</sup>. Le mois suivant, le capitaine de vaisseau de La Grandière, qui a repris la direction de la station navale des côtes de Syrie, note la satisfaction générale qui entoure la réorganisation du Liban. Si l'absence d'une force régulière indigène lui paraît une faiblesse, le commandant du *Mogador* souligne en 1862 l'intérêt que le gouverneur arménien, Fouad Pacha, porte à cette question, dénouée deux années plus tard quand les Ottomans autorisent la création d'une petite force de gendarmerie de quatre cents hommes sous commandement maronite, dont l'encadrement est alors confié à des militaires français<sup>77</sup>.

Le commandement de l'escadre d'évolutions marque l'apogée de la carrière de l'amiral Le Barbier de Tinan. Après son temps de commandement en

72 *Ibid.*, Du même au même, 18 juillet 1861, p. 305.

73 SHD, 17 GG 2/1, Capitaine de vaisseau de La Roncière le Noury, été 1861.

74 SHD, BB 4/791, Capitaine de vaisseau de La Grandière, *Mémoires sur la Syrie*, 23 janvier 1861 ; Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 30 juin 1861, dans C. De la Rochemonteix, *Le Liban et l'expédition française de Syrie*, *op. cit.*, p. 291-292.

75 Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 30 juin 1861, dans C. De la Rochemonteix, *Le Liban et l'expédition française de Syrie*, *op. cit.*, p. 293.

76 *Ibid.*, Du même au même, 9 octobre 1861, p. 340.

77 SHD, BB 4/791, Capitaine de vaisseau de La Grandière au ministre de la Marine, 7 novembre 1861 ; *ibid.*, Le même au même, 3 mars 1862.

Méditerranée (février 1860-février 1862), il retrouve, à 59 ans, ses fonctions au sein du Conseil de l'Amirauté. Rejoignant les cadres de Réserve en 1868, il n'exerce plus aucune fonction, avant son décès, le 18 décembre 1876.

Ces années 1860-1862 marquent également la fin d'une brillante décennie durant laquelle, par un engagement militaire et naval très soutenu, Napoléon III a fait de la France l'arbitre des grandes affaires méditerranéennes. Position supérieure certes, mais que le Royaume-Uni ne pouvait laisser évoluer vers une situation d'hégémonie. Cette limite forme la trame générale des entraves diplomatiques et navales qui gênent, voire paralysent, l'action des forces armées françaises en Italie comme en Méditerranée orientale. S'il ressent les effets de ces embarras, de Tinan exprime également une tristesse plus profonde : celle de voir disparaître, dans leurs derniers éclats, tout à la fois un univers naval multiséculaire, dont les valeurs sont menacées par la mécanisation, et l'une des dernières monarchies absolutistes d'Europe, dont l'immobilisme politique et le conservatisme social avaient su préserver ses sujets des effets les plus néfastes de la modernité : le désordre démocratique et la brutalité fiscale des États « progressistes ». Le drame de *Le Barbier de Tinan* fut d'avoir été, à la tête de l'escadre d'évolutions, le témoin et l'acteur bien involontaire de cette double disparition.

## ANNEXE I

## L'escadre d'évolutions en 1860

L'escadre en janvier 1860	Types et catégories	Classement des manœuvres sous voiles	Consommation en charbon pour une vitesse inférieure à 10 nœuds	Fonctionnement des machines
<i>Algésiras</i>	Vaisseau rapide	7	1	1
<i>Bretagne</i>	Vaisseau rapide	3	8	3
<i>Arcole</i>	Vaisseau rapide	1	9	5
<i>Redoutable</i>	Vaisseau rapide	2	7	4
<i>Alexandre</i>	Vaiss. allongé	6	10	10
<i>Eylau</i>	Vaiss. allongé	8	2	2
<i>Donawerth</i>	Vaisseau mixte	4	3	6
<i>Saint-Louis</i>	Vaisseau mixte	5	4	7
<i>Foudre</i>	Frégate à hélice	10	5	9
<i>Impératrice Eugénie</i>	Frégate à hélice	9	6	8

Classement établi par le vice-amiral Desfossés.

Source : BB 4/783, *Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble*, 1<sup>er</sup> janvier 1860

L'escadre en janvier 1861	Types et catégories	Manœuvre	Appareils moteurs	Consommation entre Hyères et Naples (en tonnes de charbon)
<i>Algésiras</i>	Vaiss. rapide	-	-	77
<i>Bretagne</i>	Vaiss. rapide	satisfaisante	-	146,7
<i>Redoutable</i>	Vaiss. rapide	-	Travaux d'amélioration et modification des procédures de chauffage	112,6
<i>Impérial</i>	Vaiss. rapide	satisfaisante	<i>idem</i>	113,9
<i>Alexandre</i>	Vaiss. allongé	satisfaisante	-	168
<i>Eylau</i>	Vaiss. allongé	satisfaisante	-	140
<i>Fontenoy</i>	Vaiss. allongé	-	-	-
<i>Donawerth</i>	Vaiss. mixte	-	-	99
<i>Saint-Louis</i>	Vaiss. mixte	satisfaisante	-	109
<i>Foudre</i>	Frég. à hélice	médiocre	-	-

Tableau d'après les indications du vice-amiral Le Barbier de Tinan.

Source : BB 4/786, *Vice-amiral Le Barbier de Tinan, Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1860*, s.d. (octobre-novembre 1860)

## SOURCES ET BIOGRAPHIE

## I. SOURCES ARCHIVISTIQUES SUR LE VICE-AMIRAL LE BARBIER DE TINAN ET L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS (1860-1862)

## 1. Au Département Marine du Service Historique de la Défense, Vincennes

**Sous-série BB 3, Correspondance à l'arrivée. Lettres reçues**

- 720 : Toulon. Préfecture maritime. (1860).  
 721 : Ministres (1860). Algérie, colonies, Affaires étrangères.  
 722 : Colonies, consuls (1861).  
 723 : Préfets maritimes (1861).  
 724 : Ministres (1861). Affaires étrangères, Finances, Guerre.  
 728 : Préfets Maritimes (1862).  
 729 : Ministres (1862).

**Sous-série BB 4, Campagnes**

- 781 : Révolution d'Italie (1859-1861).  
 782 : Cabinet du ministre (1860). Section des Mouvements.  
 783 : Escadre d'évolutions. Lettres des vice-amiraux Romain Desfossés et Le Barbier de Tinan (22 février-30 juin 1860).  
 784 : Escadre d'évolutions. Lettres du vice-amiral Le Barbier de Tinan (3 juillet-29 décembre 1860).  
 786 : Lettres du vice-amiral Le Barbier de Tinan (septembre 1860).  
 790 : Campagnes (1860-1862). Révolution d'Italie.  
 791 : Expédition de Syrie (1860-1863).  
 795 : Première Division. Mouvements de la Flotte. Escadre d'évolutions (4 janvier-27 novembre 1861).  
 796 : Escadre d'évolutions. Lettres du vice-amiral Le Barbier de Tinan (janvier 1861-février 1862).  
 797 : Campagnes 1861. Escadre d'évolutions (rapports).  
 800 : Division navale du Levant. Lettres du contre-amiral Touchard (*Zénobie*). 29 janvier 1861-4 septembre 1863.

811 : Première Division de la Flotte. 2<sup>nd</sup> Bureau. Mouvements (1862). Lettres au vice-amiral Le Barbier de Tinan, au vice-amiral Rigault de Genouilly (4 janvier-3 décembre 1862).

#### Sous-série CC 7, Dossiers

Alpha 685 : Joseph-Romain Desfossés (dit Romain-Desfossés) (8 décembre 1798-24 octobre 1864).

Alpha 1011 : Gicquel des Touches, Albert-Auguste (10 avril 1818-18 mai 1901).

Alpha 1240 : Jehenne Aimable-Constant (11 septembre 1799-29 mai 1863).

Alpha 1306 : Labrousse, Nicolas-Hippolite (17 juillet 1807-22 août 1871).

Alpha 1379 : La Roncière Le Noury, Camille-Adalbert, (31 octobre 1813-14 mai 1881).

Alpha 1411 : Le Barbier de Tinan, Marie-Charles-Adelbert (30 août 1803-19 décembre 1876).

Alpha 1908 : Pâris, François-Edmond (2 mars 1806-8 avril 1893).

248

#### Sous-série 8DD 1, Plans des Bâtiments

*Algésiras (L)* vaisseau : 8DD<sup>1</sup> 21/5 / 1 MI 459 et 8DD<sup>1</sup> 21/5.

*Alexandre (L)*, vaisseau : 8DD<sup>1</sup> 21/1.

*Bretagne (La)* vaisseau : 1849-1881 : 8DD<sup>1</sup> 21/11 ; 8DD 1/18 n° 7 / 1 MI 458 (80 à 85).

*Donawerth (Le)*, vaisseau : 8DD<sup>1</sup> 18/9 -1 MI 458 (41 à 44) et 8 DD<sup>1</sup> 21/15-1 MI 459 (16 à 17).

*Eylau (L)*, vaisseau : 8DD<sup>1</sup> 21/20- 22 voir 1 MI 459 (318).

*Prony (Le)*, corvette à roues : 8DD<sup>1</sup> 126/11 voir 1 MI 460 (218 à 221).

*Descartes (Le)*, frégate à roues : 8DD<sup>1</sup> 18/23 ; 8 DD<sup>1</sup> 24/24 voir 1 MI 459.

*Redoutable (Le)*, vaisseau : 8 DD1 22/14.

*Zénobie (La)*, frégate à hélice : 8 DD<sup>1</sup> 23/28 ; 8 DD<sup>1</sup> 23/30 voir 1 MI 459.

*Roland (Le)*, corvette à vapeur : 8 DD<sup>1</sup> 25/48.

#### Sous-série GG2, Fonds Privés

4 GG2 : Fonds privés de l'amiral Le Barbier de Tinan (un carton). Papiers. Affaires de Grèce (1852-1855), station navale du Levant ; guerre de Crimée.

17 GG2 (1 ; 4) : Vice-amiral La Roncière Le Noury (1813-1881). Division navale du Levant (1859-1861) ; Syrie (1861).

## 2. Aux Archives nationales britanniques (National Archives, Kew)

Les archives consulaires et navales britanniques sont d'une grande richesse. On consultera le fonds ADM 1 (*in-letters*), ADM 121 (*Mediterranean Station*) et les fonds FO (*Foreign Office*) relatifs aux affaires de Sicile et de Naples (FO 70 *Sicily and Naples* ; FO 43 *Italian States*, FO 45 *Italy*) comme aux affaires religieuses

dans l'empire ottoman (FO 78/2437 *Protection of Christians* 1856-1857). On n'oubliera pas les archives Russell, alors chef du *Foreign Office* (PRO 30/22/88)

## II. SOURCES IMPRIMÉES

Camille De la Rochemonteix (s.j), *Le Liban et l'Expédition française en Syrie (1860-1861)*. *Documents inédits du général A. Ducrot*, Paris, A. Picard, 1921.

Arthur, vicomte de La Guernonnière, *La France, Rome et l'Italie*, Paris, Dentu, 1861.

Marquis de La Rochejacquelein, *L'Unité de l'Italie est-elle un danger pour la France ?*, Paris, Dentu, 1862.

Xavier Marmier, *Lettres sur l'Amérique, Canada, États-Unis, Havane, Rio de la Plata*, Nouvelle édition, Paris, Plon, 1881, 2 vol.

Sir Rodney Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution, 1859-1861*, London, J. Murray, 1863.

Joseph-Eugène Souville (capitaine de frégate), *Mes Souvenirs maritimes (1837-1863)*, Paris, Perrin, 1914.

Edmond Texier, « Le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant l'escadre de Syrie », *L'Illustration*, 8 juin 1861, p. 354.



L'AMIRAL DE LA FLOTTE JOHN JELLCOE (1859-1935),  
L'HOMME QUI A DÉCIDÉ DU SORT DU MONDE

*Jean-Louis Lenhof*  
*université de Caen*

L'objectif n'est pas de proposer ici une biographie exhaustive de l'amiral sir John Rushworth Jellicoe, de la Marine royale britannique. Il n'est pas non plus de reprendre par le menu le gros dossier de la bataille navale remportée par Jellicoe en mer du Nord, durant la Première Guerre mondiale, à savoir la bataille dite du Jutland – ou, pour les Allemands, du Skagerrak – (31 mai-1<sup>er</sup> juin 1916), livrée entre supercuirassés britanniques et allemands au large des côtes occidentales du Danemark. Au reste, la place manquerait ici pour traiter valablement de ces deux thèmes majeurs de l'historiographie navale contemporaine.

L'objectif est à la fois plus modeste et plus adapté à l'argumentaire d'un colloque intitulé « Amirauté, Amiral : de l'Émir de la Mer aux amiraux d'aujourd'hui (XI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles) ». Mes recherches personnelles<sup>1</sup>, et celles que je dirige à l'université de Caen<sup>2</sup>, sont dédiées à l'étude des gens de mer en action, donc du travail en mer, plus particulièrement à l'époque contemporaine, à l'heure de la révolution technique. Il convient de saisir ici un amiral « au travail », dans un contexte matériel qui, sans occulter l'impact de l'environnement maritime – au contraire –, n'avait plus grand chose à voir avec celui des batailles de l'époque nelsonienne. Et l'expression de « travail », qui pourrait apparaître mieux adaptée à la marine civile, est d'autant plus adéquate que Jellicoe lui-même, dans l'ouvrage écrit à chaud sur son temps de commandement – Jutland compris – à la tête de la grande flotte de bataille constituée dans les eaux métropolitaines pour les besoins de la guerre, a parlé non pas de combat ou d'opérations militaires, mais de « *work* »<sup>3</sup>.

- 1 Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005.
- 2 Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhof, Élisabeth Ridet (dir.), « Gens de mer au travail », *Cahiers de la Maison de la recherche en sciences humaines de Caen*, n° 47, avril 2007.
- 3 Admiral of the Fleet John R. Jellicoe, Viscount Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet, 1914-1916: its Creation, Development and Work*, London, Cassell, 1919. – “Work” peut tout aussi bien se traduire par « travail », « ouvrage » ou « œuvre ».

L'attention sera portée ici sur le moment crucial de la bataille du Jutland : la première rencontre entre les deux flottes de bataille, ou plus exactement, puisqu'il est question du travail de Jellicoe, les minutes qui ont précédé le début du duel d'artillerie, minutes qui ont vu Jellicoe prendre la décision de sa vie. Mais, avant d'analyser les enjeux et le déroulement de ces quelques minutes, il conviendra de décrire les conditions de travail d'un amiral, spécialement celles de Jellicoe au Jutland, et il conviendra aussi de relire les origines, le déroulement de carrière et le caractère de Jellicoe, pour pouvoir apprécier dans quelle mesure il s'était formé et avait été sélectionné pour le « grand jour ».

#### LES CONDITIONS DE TRAVAIL D'UN AMIRAL, SPÉCIALEMENT À LA BATAILLE DU JUTLAND

252

Contrairement à ses collègues responsables à la mer de navires de commerce ou de pêche, l'amiral commande plusieurs unités à la fois, dont il doit organiser l'évolution de façon coordonnée, depuis un navire amiral doté d'ailleurs de son propre commandant. De plus, le vrai travail de l'amiral, celui auquel il s'est préparé depuis le début de sa carrière d'officier, c'est le combat en environnement maritime. Plus exactement, pour l'amiral, le travail suprême consiste en la conduite de batailles entre escadres composées de *capital ships*. Depuis que de telles batailles existent, la caractéristique fondamentale du « travail » de l'amiral est qu'il doit commander son escadre au cœur même de l'action, disposant de moyens d'information aléatoires pour faire ce qu'on attend de lui : prendre des décisions, et si possible les bonnes. Si l'évolution des techniques militaires à l'époque contemporaine a eu pour effet, comme cela s'est précisément vu durant la Première Guerre mondiale, d'amener les généraux pourvus d'un commandement opérationnel à agir en arrière de la ligne de combat, cela ne s'est pas passé ainsi pour les amiraux.

Au Jutland, Jellicoe, comme son adversaire Reinhard Scheer, tout commandants en chef qu'ils étaient, furent plongés en plein dans le chaudron de la bataille, et c'est là qu'ils durent prendre des décisions vitales. Les nouvelles techniques ont même aggravé leur situation, en diminuant drastiquement leur temps déjà limité de réflexion : ils ont eu à donner leurs ordres depuis la passerelle de monstres bardés d'acier, d'un coût colossal, capables de tirer au-delà de la limite de visibilité et, surtout, lancés à toute vapeur les uns vers les autres. Au large du cap Trafalgar, le 21 octobre 1805, les vaisseaux de ligne britanniques, faute de vent, se sont « précipités » à la vitesse de quelques nœuds sur la ligne franco-espagnole ; une bonne brise aurait-elle soufflé, la vitesse n'aurait atteint au maximum que 10 nœuds. De toute manière, la portée efficace des projectiles d'artillerie navale, d'ailleurs non explosifs et pesant une quinzaine de kilogrammes pour les plus gros, n'était en ce temps là que d'un quart de mille

marin. Le 31 mai 1916, les deux flottes de bataille ont couru l'une sur l'autre à pleine puissance de leurs machines, à une vitesse de rapprochement d'environ 35 nœuds, soit la vitesse d'un train express de l'époque<sup>4</sup>, et chacune des pièces de l'artillerie principale que portaient les navires, pouvait projeter des obus – explosifs – de plus d'une demi-tonne à une distance de 10 milles marins, aucune bataille ne devant se livrer à moins de 6 milles de distance<sup>5</sup>. Winston Churchill, qui fut le ministre de tutelle de Jellicoe entre 1911 et 1915, a su, mieux que personne, dans son style inimitable, ramasser tout cela en une paire de phrases :

L'amiral, sur sa passerelle, conduit en personne sa flotte ou son escadre au combat ; son fier pavillon est la cible sur laquelle se concentre le feu ; en un moment, et presque d'un signe, il dirige la marche de la bataille la plus grande et la plus acharnée, [...] c'est une figure de héros [...]. Pas un général [...] n'a à résoudre des questions aussi scientifiques, aussi effrayantes. Ses puissants bâtiments, dont chacun équivalait au moins, comme arme de guerre, à toute une division d'infanterie, disparaissent en une seule explosion<sup>6</sup>...

Un autre aspect constant des batailles d'escadres navales, c'est qu'elles sont un événement rare dans l'histoire des conflits, et qu'elles ne durent jamais très longtemps. Le Jutland, seule vraie bataille d'escadres de toute la Première Guerre mondiale, n'a pas dérogé à ces règles. Ce fut même un cas d'école, mais un cas d'école tout de même un peu particulier. En tant que duel au sommet entre cuirassés, cette bataille aurait été digne des analyses d'un Clausewitz, et elle avait été prévue par un Mahan. Elle est venue couronner un demi-siècle de « révolution navale », et deux décennies d'une hallucinante course aux armements navals. Dernière bataille de l'histoire du monde à ne mettre en ligne que des *battleships* conçus comme des plates-formes d'artillerie – les plus grandes et les plus puissantes jamais mises à flot – la bataille du Jutland a sans conteste été « *the culminating surface action of the age of steam* »<sup>7</sup> et, donc, la plus grande bataille navale de l'histoire : les grandes batailles d'escadres ultérieures, celles de la Seconde Guerre mondiale, ont été aéro-navales. Or, pour Jellicoe, dans ce duel titanesque, aucune erreur n'était possible. Jamais un amiral, même britannique, fût-il Nelson, n'avait eu de telles responsabilités : la moindre de ses décisions, prise dans l'incertitude d'une bataille de haute mer

4 Edmond Delage, *Le Drame du Jutland*, Paris, Grasset, 1929, p. 133.

5 Amiral Sir Reginald Hugh Bacon, *Le Scandale de la bataille du Jutland*, 1925, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1928, p. 48.

6 Winston S. Churchill, extrait d'un article paru dans le *London Magazine* à l'automne 1918, fourni en appendice de Georg von Hase, *La Bataille du Jutland vue du Derfflinger. Souvenirs d'un officier allemand*, 1920, trad. de l'allemand, Paris, Payot, 1922, p. 148.

7 E. B. Potter (dir.), *Sea Power. A naval history*, Annapolis, US Naval Institute Press, 2<sup>nd</sup> ed., 1981, p. 211.

consistant en duels d'artillerie à gros calibres et très longue portée, mettait en jeu l'intégralité de la force de frappe navale de son pays. Scheer était dans une situation équivalente, mais l'Allemagne impériale était le *challenger*, face à une Grande-Bretagne qui jetait en mer du Nord non seulement sa flotte mais encore l'outil de sa suprématie sur les mers et sur l'outre-mer, voire la suprême garantie de son existence en temps que nation.

254 Les choix que Jellicoe a faits dans ces quelques heures de 1916 sont encore discutés, sinon discutables<sup>8</sup>. Le débat à ce sujet est même un créneau profitable pour les éditeurs anglo-saxons. Un Horatio Nelson opportunément ressuscité, un David Beatty non pas subordonné à Jellicoe mais responsable de la flotte, non pas affecté au commandement de l'escadre de croiseurs chargés d'éclairer les cuirassés mais commandant en chef, auraient-ils fait mieux que de contraindre Scheer à regagner ses bases en abandonnant toute perspective de contester la maîtrise des mers à l'ennemi ? On n'esquivera certes pas ici ce débat, tout en se classant plutôt parmi les « jelicoeistes » que parmi les « beattystes », raisonnant en tout état de cause du point de vue de l'historien, c'est-à-dire maniant à bon escient l'optique « contre-factuelle » et n'oubliant jamais d'expliquer les faits et gestes des acteurs de l'histoire dans leur contexte et arrière-plan mental, tels qu'ils peuvent être reconstitués.

Le 31 mai 1916, entre 17 heures 55 et 18h16 GMT, Jellicoe vécut un moment qui peut être rétrospectivement vu comme l'apogée de sa carrière. De la passerelle de son *Iron Duke*, qui fend les flots à toute allure, au sein de la formidable flotte de bataille britannique, il apprend que la flotte de bataille allemande, accrochée par sa force d'éclairage, se précipite directement sur lui ; il sait qu'il a l'avantage de la surprise, mais les informations dont il dispose sur la localisation exacte des forces allemandes sont très fragmentaires et incertaines. Malgré tout, il lui a fallu, en quelques minutes, décider d'un ordre de déploiement pour ses supercuirassés, dont l'issue de toute la bataille a découlé. Au prix de pertes plus élevées que celles de l'adversaire, mais n'atteignant pas le cœur de la flotte, car subies lors du duel entre forces d'éclairage, l'amiral Jellicoe s'est finalement, au matin du 1<sup>er</sup> juin, adjugé un grand succès tant tactique que stratégique. Sur le moment, les Allemands, qui avaient échappé de justesse au pire, ont crié

8 Pour une présentation synthétique des événements, on peut renvoyer à Philippe Masson, « La bataille du Jutland », *14-18, le magazine de la Grande Guerre*, n° 8 et n° 9, juin-juillet et août-septembre 2002, p. 20-29 et 16-23, et à François Tonic, « 1916, Jutland : le jour où tout pouvait basculer », *Histoire de la Marine*, n° 10, automne 2007, p. 39-44. On trouvera un récit de la bataille mis en perspective par rapport à deux siècles d'histoire navale dans Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, op. cit., p. 433-442. Pour aller plus loin en français, se reporter à René Maine, *Nouvelle histoire de la marine*, t. 2 : *La vapeur, la cuirasse et le canon. Le Jutland*, Paris, Éditions maritimes et d'Outre-Mer, 1977, 2<sup>e</sup> partie, p. 165-428, et à François-Emmanuel Brézat, *Le Jutland (1916), la plus formidable bataille navale de tous les temps*, Paris, Economica, 1992.

victoire, sous prétexte que, tactiquement parlant, ils avaient eu l'avantage en matière de navires coulés et de marins tués ; mais cette argumentation, de bonne guerre, si l'on ose dire, n'était que de circonstance : Jellicoe a gagné la bataille du Jutland, tactiquement d'abord, parce qu'il est resté « maître du terrain », et parce qu'à la suite de la bataille l'essentiel de la flotte allemande a été immobilisé de longs mois pour réparation, alors que la flotte britannique restait totalement opérationnelle<sup>9</sup> ; stratégiquement ensuite, parce que Scheer lui-même, dans son rapport sur la bataille adressé à son empereur, fort marri de s'être laissé deux fois « barrer le T » et d'avoir échappé comme par miracle à la destruction, en a conclu que tout espoir de briser au moyen des cuirassés le contrôle de l'Entente sur les mers était désormais vain, conclusion qu'il a exprimée par la circonlocution suivante : « Il ne peut y avoir aucun doute que même l'issue la plus heureuse d'une bataille navale ne forcera pas l'Angleterre à la paix »<sup>10</sup>. Comme l'a dit un journaliste américain de l'époque, la flotte allemande avait attaqué<sup>11</sup> son géôlier et lui avait porté de sérieux coups, mais elle était toujours en prison<sup>12</sup>.

L'opinion britannique a très vite compris que le Jutland avait bien été une victoire pour le camp de l'Entente mais, remise de ses émotions, elle a aussi très vite déploré que le Jutland n'ait pas été un nouveau Trafalgar, débouchant sur l'anéantissement de la flotte ennemie. Ce thème de la grande victoire sans appel qu'aurait pu être le Jutland reste encore aujourd'hui très vivace dans la production historique anglo-saxonne, qui voit souvent la grande bataille de supercuirassés comme une terrible occasion perdue, la montagne ayant accouché d'une souris. De fait, le Jutland n'a pas été un nouveau Trafalgar, mais est-ce dû au fait que Jellicoe s'est révélé en-dessous de la tâche, voire dépassé par les événements, comme d'autres officiers généraux confrontés aux réalités non prévues de la première guerre mondiale<sup>13</sup> ? Ou bien doit-on incriminer les dysfonctionnements de la Royal Navy qui n'a pas su correctement digérer, matériellement et humainement, durant une longue phase de paix, la révolution de la vapeur puis celle du supercuirassé ? Ces deux options doivent s'effacer devant une troisième : quelles qu'aient pu être les erreurs de Jellicoe et de ses

9 Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Malabar (Florida), Krieger Publ., 1982, p. 246.

10 Cité dans René Maine, *Nouvelle histoire de la marine*, op. cit., t. 2, p. 387.

11 Pas dans les conditions qu'elle aurait d'ailleurs souhaitées.

12 Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall...*, op. cit., p. 246.

13 C'est quelque peu l'argumentation de C. Barnett, qui enferme dans le même sac, à cet égard, H. von Moltke, Jellicoe, Pétain et Ludendorff, mettant tout de même en exergue le fait que Jellicoe aurait été paralysé par la trop grande connaissance qu'il avait des défauts de sa flotte (« Le sabre d'abordage défectueux ») : Correlli Barnett, *The Swordbearers: Supreme Command in the First World War*, London, Eyre and Spottiswoode, 1963, Penguin Books ed., 1966, Part II : « Sailor with a flawed cutlass. Admiral Sir John Jellicoe », p. 121-218.

subordonnés, quelles qu'aient pu être les défaillances du matériel britannique, le Jutland s'est déroulé comme il s'est déroulé à la suite de choix stratégiques et tactiques mûrement réfléchis, faits par Jellicoe sur fond de recommandations dues à l'échelon politique. Et ces choix, dominés par la question de la préservation de la force de frappe navale britannique, cet élément-clé de la puissance et de l'Empire, ont décidé du devenir et de l'issue de la Première Guerre mondiale. Jellicoe a donc orienté l'histoire du monde : c'est le sens de notre titre quelque peu provocateur, surtout en France, où 1916 est vue essentiellement comme l'année de la bataille de Verdun.

#### COMMENT DEVIENT-ON COMMANDANT EN CHEF DE LA *GRAND FLEET*, ORGUEIL DE L'EMPIRE BRITANNIQUE ?

256 Le 12 décembre 1935, peu de temps après le décès de John Jellicoe et son inhumation dans la cathédrale Saint-Paul, aux côtés de Nelson<sup>14</sup>, le premier ministre conservateur Stanley Baldwin (1864-1947), député depuis 1908, prononce devant la Chambre des Communes un discours dans lequel il propose d'ériger au regretté premier comte Jellicoe de Scapa un monument « en signe d'admiration pour son illustre carrière navale et de gratitude pour ses dévoués services à l'égard de l'État »<sup>15</sup>. Il est possible de voir, en reprenant le dossier de la conduite de Jellicoe au Jutland, dans quelle mesure celui-ci a servi les intérêts vitaux de l'État britannique. Il convient de s'arrêter ici au fait que, dans son discours, le premier ministre a affirmé d'emblée que toute la carrière de Jellicoe « a été une préparation appropriée à ce qu'il a accompli », que l'Amiral de la Flotte s'est toujours préparé au mieux à « répondre à l'appel »<sup>16</sup>. Sans parler du risque de toute perspective un tant soit peu téléologique, l'historien doit-il retenir cette approche pour le moins favorable à l'intéressé – approche peu surprenante dans un discours qui fait office d'éloge funèbre ? Ce n'était évidemment pas l'avis des collègues – officiers généraux – de Jellicoe et d'autres officiers de la Royal Navy, appartenant plus ou moins à la coterie de David Beatty, qui, forts du poste de premier lord naval<sup>17</sup> occupé par leur « patron » dans la décennie d'après-guerre, ont profité de ce qu'ils étaient en mesure de promouvoir et d'écrire une histoire officielle conforme à leurs vues.

14 John Jellicoe est décédé le 19 novembre 1935, et a été inhumé le 25 du même mois.

15 Stanley Baldwin, *Service of our Lives* [Recueil de discours], Hodder and Stoughton, London, 1937, p. 1.

16 *Id.*, p. 3.

17 Au sein de l'Amirauté britannique, administration centrale de la *Royal Navy*, le premier lord naval (*First Sea Lord*) est l'amiral, donc le professionnel, ayant la fonction la plus élevée, immédiatement en-dessous du responsable politique, le ministre de la Marine (dit *First Lord of Admiralty*). En France, on parlerait de « chef d'état-major de la Marine ».

Plus récemment, certains historiens anglo-saxons, tout en faisant litière des attaques *ad hominem* dont s'étaient rendus coupables les « beattystes », n'ont pas craint de camper encore et toujours sur le point de vue téléologique, quoique tirant des conclusions inverses à celles de Baldwin : non, Jellicoe n'avait pas été préparé « de façon appropriée » à ses responsabilités lors de la Première Guerre mondiale ; il fut le produit d'un système défectueux, celui de la marine victorienne, puis edwardienne, confrontée aux conséquences de la révolution navale. C'est notamment l'argumentation d'Andrew Gordon, qui y consacre... 11 chapitres de son imposant *opus* sur le commandement britannique à la bataille du Jutland<sup>18</sup>. Autant de raisons de s'attarder sur la carrière de Jellicoe jusqu'au « jour d'Armageddon »<sup>19</sup>. Le cas Jellicoe a été rendu particulièrement « intéressant » pour l'historien et le grand public parce que l'intéressé a été un des principaux chefs militaires de la Grande Guerre et qu'il commandait au Jutland. Sans cela, sa carrière n'aurait eu d'intérêt scientifique que dans le cadre d'une étude prosopographique portant sur les officiers généraux d'une marine du temps de paix, condamnée aux batailles virtuelles.

John Rushworth Jellicoe est né le 5 décembre 1859<sup>20</sup>. Ironie de l'histoire, il est né la même année que le futur Empereur d'Allemagne Guillaume II, lui-même à moitié britannique par sa mère<sup>21</sup>. Sans un Guillaume II, plus ou moins manipulé par certains groupes de pression, et par Tirpitz, Jellicoe aurait certes fait une belle carrière dans la Royal Navy, mais elle serait restée largement anonyme au regard de la « grande » histoire. Cela dit, il était peut-être dans la logique même de la « révolution navale », celle de la mécanisation et du remplacement du vaisseau de ligne par le cuirassé, que la Grande-Bretagne se trouve un jour confrontée à une puissance navale nouvelle, s'appuyant sur de suffisantes ressources industrielles. Or Jellicoe avait précisément, au Jutland, le même âge que le type de navire qu'il a eu à commander. En effet, l'année 1859

18 Andrew Gordon, *The Rules of the Game. Jutland and British Naval Command*, London, John Murray, 1996, chap. 9-19.

19 Les Anglo-Saxons, élevés à la lecture de la Bible, aiment ce genre d'expression. Celle-ci, fort prisée des militaires, est tirée de l'Apocalypse de Jean, dernier livre du Nouveau Testament. Armageddon est le lieu où, en Israël, doit se livrer la dernière bataille de tous les temps.

20 Les éléments de biographie qui suivent sont tirés, pour la trame générale, de Geoffrey Calender, « Jellicoe, John Rushworth, First Earl Jellicoe, Admiral of the Fleet », dans L.G. Wickam Legg (dir.), *The Dictionary of National Biography, Supplement 1931-1940*, London, Oxford University Press, 1949 ; et d'Andrew Lambert, « Jellicoe, John Rushworth, First Earl Jellicoe », dans H.G.G. Matthew and Brian Harrison (dir.), *Oxford Dictionary of National Biography, from the earliest times to the year 2000*, Oxford, Oxford University Press, 2004, t. 29, p. 924-932. Pour plus de détails, nous avons eu recours à Admiral Sir Reginald Hugh Bacon, *The Life of John Rushworth, Earl Jellicoe*, London, Cassell and Co, 1936, et à Lieutenant-Commander (r.) John Winton, *Jellicoe*, London, Michael Joseph, 1981.

21 Christian Baechler, *Guillaume II d'Allemagne*, Paris, Fayard, 2003. Guillaume II de Hohenzollern (1859-1941) a été empereur d'Allemagne de 1888 à 1918.

a été une année charnière pour l'histoire navale du XIX<sup>e</sup> siècle en particulier et de l'époque contemporaine en général, puisqu'elle fut, pour les flottes de guerre, la première année non pas de l'ère de la propulsion vapeur, mais de celle du cuirassé de haute mer. 1859 a été l'année de l'apparition des cuirassés à batterie, ancêtres des *superdreadnoughts* du Jutland : le 24 novembre, fut lancée la frégate française *Gloire*<sup>22</sup>, alors que se poursuivait la construction, entamée en juin, de la réplique britannique à la *Gloire*, le *Warrior*<sup>23</sup>. Étant donné que ce dernier fut construit entièrement en fer, alors que la coque de la *Gloire* était encore en bois, et que le premier cuirassé britannique a été, lui, conservé jusqu'à nos jours, nos amis Britanniques le revendiquent comme ayant été le premier cuirassé au monde... à coque en fer, précisent-ils<sup>24</sup>. Les premiers cuirassés avaient encore l'allure générale des vaisseaux qu'ils avaient détrônés, et disposaient d'une voilure, voilure complète de trois-mâts dans le cas du *Warrior*. Néanmoins, ils inauguraient un nouveau monde naval, celui dans lequel John Jellicoe a grandi et a construit sa carrière.

258

John Jellicoe est né à Southampton, le grand port de commerce du sud de l'Angleterre, situé, comme on le sait, près de la puissante base navale de Portsmouth. Son père étant par ailleurs capitaine au long cours, et sa mère provenant d'une famille qui avait donné des officiers – y compris généraux – à la marine de guerre britannique, l'orientation vers un métier maritime était pratiquement inéluctable. Cela étant, l'orientation vers la Navy n'allait pas de soi. En dépit de l'ascendance maternelle, déjà quelque peu lointaine, le futur amiral de la Flotte n'est pas né dans les bons « cercles sociaux ». Dans la Navy victorienne, le corps des officiers se renouvelait, de fait, essentiellement par autocrutement, parmi les fils et neveux d'officiers<sup>25</sup>, ce qui le conduisait à se fermer et à devenir de plus en plus « aristocratique »<sup>26</sup>. Ce corps avait perdu le rôle d'ascenseur social pour les classes moyennes qu'il avait eu au temps de Nelson ; c'était, il est vrai, en temps de guerre. Le père de John Jellicoe était certes capitaine au long cours, appartenant donc à l'élite d'une marine marchande qui était la première du monde. De plus Jellicoe père<sup>27</sup> n'était pas n'importe quel capitaine au long cours : il appartenait à ce groupe, alors nouveau, des commandants de paquebots à vapeur, au service de grandes compagnies par actions. En effet, il travaillait pour la Royal Mail Steam Packet

22 Jacques Chantriot, « La frégate-cuirassée *La Gloire* », dans *Marine et technique au XIX<sup>e</sup> siècle*, Vincennes, SHM, 1988, p. 358.

23 Capt. (RN, r.) J.G. Wells, « Birth of the ironclad - *Gloire* and *Warrior* », dans *Marine et technique au XIX<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 379.

24 John Mac Ilwain, *HMS Warrior, 1860*, Andover, Jarrold Publ., 1991, p. 1.

25 Lieutenant-Commander (r.) John Winton, *Jellicoe*, op. cit., p. 13.

26 Andrew Lambert, « Jellicoe », art. cit., t. 29, p. 924.

27 John Henry Jellicoe (1825-1914).

Company, entreprise fondée en 1839 pour desservir, moyennant la signature d'un contrat avec l'administration postale, les Antilles, puis l'Amérique centrale et méridionale<sup>28</sup>. Dans cette structure, Jellicoe père donna toute satisfaction, puisqu'il en devint, à la fin de sa carrière, le « *commodore* ». Par son père, John Jellicoe, né l'année où fut terminée la dernière grande et titanesque réalisation de l'ingénieur Isambard Kingdom Brunel : le paquebot géant *Great Eastern*, était donc très lié aux éléments les plus modernes du monde maritime britannique, mais cela ne l'incluait pas dans les cercles de fréquentation des milieux d'officiers de la *Navy*, qui considéraient les états-majors de la marine marchande avec condescendance. De plus, les études pour devenir officier de la Navy, les études préparatoires à l'entrée à l'École navale, comme celles au sein de cette École elle-même, étaient coûteuses, et les parents de John Jellicoe faillirent ne pas pouvoir y faire face.

Le futur amiral de la Flotte est entré dans la Royal Navy par une voie qui venait d'être instaurée et généralisée, puisqu'inaugurée seulement deux ans avant sa naissance. En effet, à la fois en raison des faiblesses constatées durant la guerre de Crimée et à cause de la nécessité de faire face à la modernisation des techniques<sup>29</sup>, il avait été décidé, en 1857, que l'on adopterait le système français d'une école navale installée dans un vaisseau de ligne désaffecté, ancré dans une rade, où les « cadets » seraient formés, en un vrai cursus scolaire de deux ans, à des matières à la fois intellectuelles (mathématiques, français) et professionnelles (navigation, matelotage) avant d'embarquer, comme cela se faisait jusqu'alors directement, avec le statut de *midshipman* (élève-officier proprement dit)<sup>30</sup>. Toutefois, l'âge de recrutement restait assez tendre, correspondant à la fin des études primaires, alors qu'en France, on n'entrait à l'école navale qu'après avoir, au moins, commencé des études secondaires. De fait, John Jellicoe intègre le *Britannia*, ancré derechef à Dartmouth, en 1872, alors qu'il n'a que 12 ans et demi.

Le système de « recommandation » n'avait pas totalement disparu : Jellicoe père dut faire jouer ses relations – un ami secrétaire naval à l'Amirauté – pour que le jeune John soit pris. Néanmoins, et ce fut la chance de ce dernier, un système plus méritocratique était en train de se mettre en place. Déjà formé à la conduite des embarcations et au matelotage du fait de son milieu d'origine, John Jellicoe se révèle aussi comme un brillant sujet dans les matières intellectuelles. D'emblée, il s'affirme comme un futur « officier-savant », ce

28 Rodney Baker, Alan Leonard, *Great Steamers White and Gold. A History of Royal Mail Ships and Services*, Southampton, Ensign Publications, 1993, p. 9.

29 C.I. Hamilton, *Anglo-French Naval Rivalry, 1840-1870*, Oxford, Clarendon Press, 1993, p. 187.

30 Captain John Wells, *The Royal Navy, An Illustrated Social History, 1870-1982*, Stroud, Sutton Publishing, 1994, p. 6.

qu'il a effectivement été. C'était une espèce d'officiers dont la Royal Navy ne regorgeait guère, au contraire de la marine de guerre française. Certes, Jellicoe n'est jamais allé jusqu'à faire preuve de cette curiosité, de ce goût de l'exotisme et de ces dons intellectuels dont ont fait montre nos Pierre Loti ou Claude Farrère. Il n'est pas non plus allé jusqu'à mener une réflexion d'ordre quasi universitaire sur les questions stratégiques, à l'instar d'un Herbert Richmond, d'ailleurs fort isolé dans la Royal Navy<sup>31</sup>. Néanmoins, après la fin de sa carrière active, il a écrit trois livres sur ses expériences de 1914-1917 – trois livres qui, sans être aussi brillants que ceux de Churchill sur la même période, ont le mérite de la clarté, de la solidité et du professionnalisme<sup>32</sup>. Surtout, Jellicoe s'était révélé très tôt comme un génie des mathématiques, capable dès le plus jeune âge, aux dires d'un répétiteur qui le préparait à l'entrée à l'École navale, de résoudre les problèmes les plus complexes. Cette intelligence mathématique, au besoin un peu « froide », lui fut du plus grand secours au Jutland. Formatrice dans un sens connexe fut aussi son appétence, nullement exceptionnelle dans la Grande-Bretagne de l'époque, pour les sports de compétition, collectifs ou non (cricket, tennis).

Après avoir complété sa formation comme *midship* à bord de navires qui n'étaient pas des navires-écoles d'application, concept alors étranger à la Royal Navy, mais des navires du service normal, en opérations, John Jellicoe progresse dans la hiérarchie des grades à une allure soutenue. Il est lieutenant de vaisseau dès 1880, donc à l'âge de 21 ans, quand la moyenne constatée dans la marine de guerre britannique au cours des années 1900-1910 est de 23 ans, bien moindre d'ailleurs que dans la marine française<sup>33</sup>. En 1891, John Jellicoe accède au grade de capitaine de frégate, soit au même âge que la moyenne mais, pour les grades supérieurs, il y accède constamment à des âges plus tendres que la moyenne : capitaine de vaisseau à 38 ans au lieu de 40, contre-amiral à 48 ans au lieu de 49, vice-amiral à 51 ans au lieu de 55, amiral à 55 ans au lieu de 59. Enfin, la distinction suprême, celle d'amiral de la Flotte, lui est décernée à l'âge de 60 ans au lieu de 65. On remarque que son écart à la moyenne s'est accru lors du passage au niveau des officiers généraux, qu'il n'était évidemment pas donné à tous d'atteindre. La guerre a joué son rôle pour l'accès quelque peu accéléré aux deux derniers niveaux. Jellicoe n'a certes pas bénéficié de promotions aussi

31 Barry Hunt, *Sailor-Scholar: Admiral Sir Herbert Richmond, 1871-1946*, Waterloo, Sir Wilfrid Laurier University Press, 1982.

32 Outre *The Grand Fleet*, l'amiral Jellicoe a publié *The Crisis of the Naval War*, London, Cassell, 1920, et *The Submarine Peril: the Admiralty in 1917*, London, Cassell, 1934.

33 Philippe Quérel, « Aperçu sur le corps des officiers supérieurs et généraux de la Marine au début du xx<sup>e</sup> siècle », dans André Zysberg et Éric Barré (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 2001, p. 40.

rapides que celles, exceptionnelles, dont a pu se prévaloir David Beatty, d'ailleurs plus jeune que lui, car né en 1871, et au demeurant moins « savant » : Beatty a été lieutenant de vaisseau au même âge que Jellicoe mais est devenu capitaine de vaisseau dès l'âge de 29 ans et contre-amiral à 38 ans<sup>34</sup>. Néanmoins, Jellicoe a bien dû « passer sur le corps » de nombreux collègues plus anciens que lui.

Son premier embarquement, à l'âge de 14 ans et demi, a été marquant : il a duré deux ans et demi. Servant à bord d'une frégate chargée de « montrer le pavillon » un peu partout, Jellicoe tâte d'emblée des avantages et contraintes d'être membre d'une marine de guerre à vocation mondiale. À bord de ce navire « de croisière » à propulsion mixte, dont le commandant a soin d'économiser le charbon, le jeune *midship* fait le dur apprentissage de la voile, ce dont il fut toujours fier, prétendant, comme beaucoup de responsables de marines de l'âge de la machine après lui, que c'était une excellente école pour le corps et l'esprit. Cela dit, très rapidement, Jellicoe est appelé à embarquer à bord des *capital ships* les plus modernes : de 1877 à 1902, il est très fréquemment officier à bord de cuirassés, dans l'état-major du navire puis dans l'état-major d'un amiral, principalement au sein de l'escadre de Méditerranée, basée à Malte. Sa carrière d'officier général aussi se déroule largement à bord de cuirassés : commandant en second de l'escadre de l'Atlantique, en 1907-1908 ; commandant en chef de cette même escadre, en 1910-1911 ; commandant d'une escadre métropolitaine de *dreadnoughts*, en 1911-1912. Mais, à partir de 1889, et surtout de 1902, année qui est aussi celle de son mariage, Jellicoe fait également des séjours de plus en plus longs à l'Amirauté, à des postes sans cesse plus importants : assistant du directeur de l'artillerie navale, entre 1889 et 1891 ; membre du comité de l'artillerie, en 1897 ; assistant naval du *controller* (chargé des constructions), entre 1902 et 1904 ; directeur de l'artillerie navale, entre 1905 et 1907 ; *controller* et troisième lord naval, entre 1908 et 1910 ; second lord naval chargé du personnel, entre 1912 et 1914.

Quels ont été les ressorts d'une telle carrière ? Jellicoe sut réussir brillamment les examens de début de carrière : entré second à l'École Navale, il en sort premier, sur 39. En 1878 et en 1882-1883, il fait de brillants stages au Royal Naval College de Greenwich, pour une formation de niveau supérieur, où il se fait remarquer pour ses performances en mathématiques. Il excelle aussi dans les compétences pratiques, depuis l'aptitude à commander des manœuvres... à la voile, jusqu'au perfectionnement, souhaité par lui, dans le maniement de l'artillerie moderne, à bord du navire-école à feu *Excellent*, en 1883-1884. Par ailleurs, il participe plusieurs fois, non sans se distinguer, à des expéditions du

34 Henri Le Masson, « Un chef magnifique, l'amiral Beatty (1871-1936) », dans *Propos maritimes*, Paris, Éditions maritimes et d'Outre-Mer, 1970, p. 114, 116 et 118.

type « politique de la canonnière » : dans les détroits turcs en 1877-1878, pour intimider les Russes ; en Égypte, en 1882 ; en Chine, en 1898-1900. En ces occasions, Jellicoe a fait l'expérience du combat, en fait surtout à terre. Il est même gravement blessé en Chine, lors de l'expédition contre les *Boxers* (1900). Du reste, il avait déjà frôlé la mort de très près, en 1893, lors d'un accident resté fameux, qui l'a d'autant plus marqué qu'il est survenu lors de manœuvres d'une flotte de cuirassés : le 22 juin de cette année-là, lors d'un exercice au large de Tripoli, l'amiral Tryon, qui commandait l'escadre de Méditerranée, ordonna à ses navires, qui avançaient sur deux colonnes, d'effectuer un virement de bord à 180° en ligne, chaque colonne en direction de l'autre. Malheureusement, la distance entre les deux colonnes n'était pas suffisante pour un croisement sans risque : le cuirassé *Camperdown* vint éperonner le *Victoria*, navire-amiral, qui sombra en huit minutes, entraînant dans la mort 329 hommes, dont l'amiral<sup>35</sup>. Jellicoe, qui se tenait sur le pont du *Victoria*, put sauter à l'eau et survivre. Cet accident dramatique lui avait montré, à lui qui avait servi comme officier chargé des signaux, que les cuirassés à vapeur étaient délicats de maniement, et que leurs évolutions devaient être réglées minutieusement. On pouvait aussi, toutefois, s'interroger sur le fait que les commandants d'unité, constatant le danger de la manœuvre ordonnée, n'aient pas osé désobéir.

Toujours est-il que Jellicoe a été placé très tôt à des postes et dans des situations où il a pu se faire remarquer de ses supérieurs, qui l'apprécièrent et le notèrent en conséquence. Comme dans toutes les marines du monde, il lui fallait toutefois s'attacher à un « patron » dont la protection lui ouvrirait la voie des hautes sphères. Jellicoe eut la chance d'avoir comme « patron » John Arbuthnot Fisher (1841-1920)<sup>36</sup>. Fisher, premier lord naval de 1904 à 1910, contribua à révolutionner la Royal Navy pour la mettre à la hauteur des défis de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Il fut le promoteur du supercuirassé<sup>37</sup>. Il remarqua Jellicoe pour la première fois en 1883-1884, à bord de l'*Excellent* qu'il commandait lui-même, avec le grade de capitaine de vaisseau, et qu'il venait de rénover. Cela valut à Jellicoe de devenir instructeur à bord du même navire. Tout comme Jellicoe, Fisher était étranger par ses origines au cercle d'autorecrutement des officiers de la Navy. Il n'avait pas l'âge d'être le père de Jellicoe, mais il était suffisamment plus âgé que son protégé et bien avancé en carrière pour lui servir de « locomotive », ce qui fut le cas : dès 1885, il le prend dans son équipe quand

35 Gérard Garrier, « La catastrophe du H.M.S. *Victoria* (1893) », *Marines magazine*, n° 38, décembre 2004, p. 4-11.

36 Amiral Sir Reginald H. Bacon, *La Vie et l'œuvre de Lord Fisher, amiral de la Flotte (1841-1920)*, 1929, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1931.

37 Cf. Nicholas A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia, University of South Carolina, 1999.

il devient chef d'état-major de l'escadre de Méditerranée ; en 1889, c'est encore lui qui prend Jellicoe pour le seconder, cette fois-ci à la direction de l'artillerie, à l'Amirauté ; en février 1905, le même Fisher, devenu premier lord naval, place Jellicoe à la direction de l'artillerie, où il joue un rôle évidemment clé dans la réalisation du *Dreadnought* ; enfin, c'est Fisher qui, de sa retraite, fait le siège du ministre Churchill pour qu'il nomme Jellicoe commandant en chef de la flotte de bataille britannique, ce qui est effectif en 1914. Fisher était persuadé que Jellicoe était le commandant en chef idéal pour la flotte ultramoderne que lui-même avait contribué à construire et à réunir. Certes, l'intéressé n'avait jamais eu l'occasion de commander directement un cuirassé<sup>38</sup>, mais son expérience professionnelle était des plus solides et variées. Surtout, il avait fait la preuve de ses compétences d'organisateur de type « industriel », conscient des enjeux stratégiques. Et puis Fisher faisait le pari que Jellicoe possédait les qualités de commandement, de jugement et de promptitude dans la décision, dont la flotte britannique allait avoir besoin un jour ou l'autre lors de la bataille au sommet.

Au cours de toutes ces péripéties, Jellicoe s'est forgé le caractère. En dépit de son origine sociale et de son côté « savant », il s'est bien intégré au « club » des officiers de marine. Petit en taille, d'allure modeste<sup>39</sup>, réservé, modérément excentrique et bien moins charismatique que son mentor Fisher, il a toujours su, néanmoins, « avoir le contact » avec ses collègues, pairs, supérieurs ou subordonnés. Comme commandant à la mer, et plus tard comme commandant en chef de la flotte de bataille britannique, il a suscité de fortes adhésions et ce qu'il faut bien appeler de la « popularité »<sup>40</sup>, qui ont donné libre cours à leur déception quand, en décembre 1916, il quitte la flotte avec laquelle il ne faisait qu'un pour devenir premier lord naval, et surtout quand, en décembre 1917, il fut sèchement « remercié » par le ministre après avoir fait face victorieusement au plus gros de la guerre sous-marine à outrance. Jellicoe était d'ailleurs un homme affable, un convive agréable et prévenant, surtout en situation « diplomatique »<sup>41</sup>. Dès le plus jeune âge, il est décrit comme quelqu'un de très calme et réfléchi, doté d'un flegme tout britannique et d'une grande maîtrise de soi. Il fit montre aussi très tôt d'un humour caustique, contrebalçant – ou accompagnant ? – une très grande confiance en sa destinée. En janvier 1878, ayant à peine dépassé l'âge

38 En 1903-1904, il avait commandé un croiseur-cuirassé, d'ailleurs pour y expérimenter une artillerie modernisée.

39 Comme le montre le portrait photographique « officiel » fourni en frontispice de : *The Times Book of the Navy*, London, *The Times*, September 1914.

40 Voir le témoignage d'un attaché naval russe, l'amiral Gustav von Schoultz, *Avec la « Grand Fleet », 1915-1918. Souvenirs de guerre*, 1925, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1928, p. 77.

41 Amiral Gustav von Schoultz, *Avec la « Grand Fleet », 1915-1918. Souvenirs de guerre*, op. cit., p. 76-77 et 126-127.

de 18 ans, il est sur le pont du cuirassé H.M.S. *Agincourt* lors du passage des Dardanelles, alors que nul ne sait si les forts turcs ne vont pas tirer sur l'escadre britannique. Dans une lettre, sa mère lui demande s'il n'a pas été « nerveux » en cette occasion. Il répond : « Je ne me suis pas du tout senti nerveux, et je suis surpris que tu demandes cela au futur amiral Sir John Rushworth Jellicoe, Commandeur de l'Ordre du Bain... »<sup>42</sup>.

Une seule fois, Jellicoe a paru perdre quelque peu son calme : ce fut lors de sa nomination à la tête de la flotte de bataille britannique, au début de la Grande Guerre. Désigné officiellement, fin juillet 1914, pour seconder l'amiral Callaghan, il arrive au mouillage de la flotte, début août, en sachant qu'il est là pour, dès l'ouverture des hostilités, remplacer son collègue, jugé trop âgé par Whitehall. Arrivé à son poste, il envoie – en vain, d'ailleurs – télégramme sur télégramme à Churchill pour qu'il renonce à cette perspective. Il déplaît à Jellicoe de signifier à Callaghan sa disgrâce et d'organiser avec lui son départ, de priver la flotte d'un chef qui commençait à l'avoir passablement en main. Peut-être Jellicoe, une fois sur place, s'est-il soudain mieux rendu compte des écrasantes et inédites responsabilités qui allaient être les siennes. Et, de fait, il y avait de quoi.

264

#### JELICOE AU JUTLAND : LES MINUTES LES PLUS INTENSES

On a tellement reproché à Jellicoe de ne pas avoir remporté un deuxième Trafalgar qu'il convient, avant de centrer l'attention sur le moment crucial du « déploiement », de bien exposer en quoi les enjeux, au Jutland, furent tout à fait différents, tant en ce qui concerne le déroulement du conflit que du point de vue matériel, et en matière d'intérêts géostratégiques nationaux, de ceux auxquels Nelson et ses collègues ont eu à faire face.

#### Quels enjeux stratégiques dans le cadre de la guerre mondiale ?

La bataille du Jutland a mis aux prises, après presque deux ans d'attente et de parties de cache-cache en mer du Nord, non exemptes d'accrochages entre croiseurs, la totalité de la force de frappe navale des deux antagonistes, à savoir la Grand Fleet britannique d'un côté et la Hochseeflotte allemande d'autre part, toutes les deux sous commandement unique d'officiers généraux n'ayant aucun supérieur en matière opérationnelle (tactique) – amiral Jellicoe *versus* amiral Scheer –. L'action des deux amiraux était toutefois encadrée par des instructions d'ordre stratégique émanant de leurs administrations centrales respectives et, encore plus, des autorités politiques de leur pays : le cabinet britannique, d'une part, et l'empereur d'Allemagne, d'autre part. Cet encadrement n'a pas pesé

<sup>42</sup> Cité dans John Winton, *Jellicoe, op. cit.*, p. 19.

pour rien dans le déroulement dans la bataille : dans la mesure où tous les cuirassés des deux camps ont été mis en ligne, les considérations stratégiques ont fortement conditionné le recours aux options tactiques, déjà lourdement déterminées par les impératifs liés au type de matériel utilisé.

Construite en l'espace de quelques décennies, à partir de rien, ou presque, la flotte de bataille allemande avait été conçue pour défier la suprématie britannique, et pour contraindre Londres, confrontée à une forme de dissuasion « du faible au fort », à faire une place à Berlin dans la domination du monde<sup>43</sup>. Mais, pour le cas où une guerre s'ensuivrait, la doctrine d'emploi forgée par l'artisan de cette construction, l'amiral Tirpitz, doctrine qui s'affichait comme purement défensive, ne reposait que sur la seule hypothèse d'une attaque de la marine britannique contre les bases et les côtes allemandes<sup>44</sup>.

L'idée d'une guerre navale préventive avait bien traversé, à certains moments, l'esprit d'amiraux britanniques, tel que Fisher. En outre, la première guerre mondiale, du point de vue de la confrontation germano-britannique, peut être comprise, en définitive, comme une guerre préventive menée par Londres, l'Empire allemand apparaissant comme le fauteur de guerre, alors que le programme Tirpitz n'était pas achevé. Néanmoins, la stratégie choisie par les Britanniques dès août 1914 ne correspondit en rien aux prévisions du ministre allemand, tout en se situant dans le droit fil de ce que Londres avait déjà mis en place contre un ennemi continental capable d'aligner une flotte de haute mer conséquente, lors des guerres napoléoniennes : blocus de cet ennemi, destiné à l'étouffer économiquement et à le contraindre à sortir sa flotte pour tenter de briser ce blocus et, en attendant que tout cela fasse effet, soutien aux adversaires continentaux de ce même ennemi puisqu'évidemment la décision finale, quoique fortement conditionnée par le facteur maritime, devait avoir lieu sur le théâtre terrestre. En 1914-1916, le souvenir des guerres napoléoniennes, malgré le siècle écoulé et la « révolution navale », était encore dans tous les esprits et servait de référence. Dans les années 1890, lors de leur parution, les ouvrages de l'amiral américain Alfred Thayer Mahan, le Clausewitz de la mer<sup>45</sup>, avait été lus de part et d'autre de la mer du Nord : tous les responsables navals étaient persuadés que, plus que jamais, la maîtrise des mers ferait la différence et que cette maîtrise ne pouvait s'obtenir que par la bataille d'escadres. Entre 1793 et 1815, la Royal Navy avait bloqué les côtes contrôlées par la France, révolutionnaire, puis impériale,

43 Holger H. Herwig, « *Luxury Fleet* ». *The Imperial German Navy, 1888-1918*, London, The Ashfield Press, 1980.

44 François-Emmanuel Brézet, *Le Plan Tirpitz, 1897-1914 : une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*, Paris, Librairie de l'Inde, 1998.

45 Pierre Naville, *Mahan et la maîtrise des mers* (avec pages choisies), Paris, Berger-Levrault, 1981.

et, par trois fois, mais trois fois seulement, elle avait pu imposer la bataille aux escadres françaises, pour finir par la victoire sans appel de Trafalgar.

Il y avait tout de même quelques différences entre la situation de 1914-1916 et celle de l'époque napoléonienne. L'Allemagne wilhelminienne, plus dépendante du commerce maritime que la France de Napoléon I<sup>er</sup>, était moins favorisée que le Premier Empire français du point de vue géographique : les îles Britanniques lui fermaient l'accès à l'océan mondial, et son échec terrestre dans la « course à la mer », à l'automne 1914, ne lui avait pas permis d'alléger ce genre de contrainte. Mais, du point de vue britannique, la flotte allemande apparaissait bien plus formidable comparativement, du point de vue qualitatif encore plus que du point de vue quantitatif, que la flotte française ne l'avait été un siècle plus tôt. De plus, le blocus rapproché des côtes de l'ennemi continental n'était plus possible aux capital ships, en raison des problèmes de ravitaillement en combustible, et surtout par suite des dangers présentés par de nouvelles armes, telles que les torpilles et les mines, délivrées par des vecteurs « furtifs » (torpilleurs, mouilleurs de mines, submersibles divers). En fait, si la révolution navale avait abouti à la construction de forteresses flottantes qui avaient relégué les vaisseaux de ligne d'antan, pourtant plus grandes « machines » mouvantes en leur temps, au rang de nains, ces accumulations d'acier apparaissaient comme bien vulnérables, eu égard à leur coût colossal. Formidables outils de dissuasion, elles étaient plus problématiques d'emploi comme outils militaires effectifs.

Dans ces conditions, dès le 30 juillet 1914, avant même l'entrée en guerre officielle de la Grande-Bretagne et compte tenu de l'évolution de la crise internationale<sup>46</sup>, les cuirassés de Sa Majesté furent rassemblés, équipages complets<sup>47</sup>, au titre de la « concentration stratégique », dans la rade de Scapa Flow<sup>48</sup>. Le 4 août, dernier jour de paix<sup>49</sup>, Jellicoe, qui était déjà présent à Scapa, ouvrait le courrier qui le nommait officiellement commandant en chef de l'ensemble de forces ainsi constitué. Jusque-là répartis entre les Home Fleets, les capital ships britanniques devaient être fondus en un seul ensemble opérationnel, en une seule « flotte de bataille », la Grand Fleet. Scapa Flow, dans

46 Winston S. Churchill, *La Crise mondiale*, t. 1 : 1914-1915, 1923, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1924, p. 192.

47 Étant donné que les réservistes, précédemment appelés à une période d'exercice, avaient été maintenus à bord.

48 Cette concentration stratégique, ordonnée le 28 juillet, n'avait pas échappé à l'attaché naval allemand. Elle fut un des éléments clés dans le processus de déclenchement de la Première Guerre mondiale, mais dans quel sens ? A-t-elle convaincu Berlin que Londres, de toute façon, avait l'intention d'en découdre avec son *challenger* naval, ou bien, effectuée au détriment d'une puissante démonstration au large des côtes allemandes, a-t-elle poussé Berlin à la faute, en lui faisant croire que la Grande-Bretagne resterait neutre ?

49 L'ultimatum britannique à l'Allemagne, concernant l'invasion de la Belgique, expira à minuit ce jour-là.

les Orcades, donc très au nord de l'archipel britannique, était l'endroit idéal à la fois pour tenir la force de frappe éloignée des bases allemandes, la maintenir à une distance raisonnable pour une intervention contre une éventuelle sortie de la flotte ennemie, et lui permettre, par sa seule présence, d'interdire tout trafic commercial à destination des Empires Centraux transitant par la sortie septentrionale – la plus large – de la mer du Nord.

Les conceptions dominantes, tant du point de vue tactique que du point de vue stratégique, étaient la fois inspirées du passé glorieux de Trafalgar, de l'optique mahanienne et des impératifs tenant à la nécessité de faire opérer de façon coordonnée et optimisée les monstres d'acier qu'étaient devenus les capital ships. La recherche de la bataille décisive était à l'ordre du jour, comme à l'époque de la lutte contre la France napoléonienne, mais cette bataille était prévue comme une sorte de ballet de lignes de bataille, ballet bien réglé par un système de signaux. Plus question d'approche en formation puis de « mêlée », comme à l'époque de Trafalgar : l'objectif était de l'emporter par un meilleur déploiement de sa ligne, permettant de « barrer le T » à la ligne ennemie<sup>50</sup>. Mais, pour en arriver là, il allait falloir entraîner et rendre homogène l'ensemble de cuirassés réuni à Scapa Flow. La capacité de la flotte à manœuvrer en un tout efficace était jugée comme un élément essentiel de dissuasion et aussi comme un argument à mettre en avant dans la propagande de guerre :

Cela fait, la danse commence. Nous appelons cela la danse car, même si les danseurs sont d'énormes vaisseaux déplaçant 20 000 tonnes ou plus, il n'y pas de métaphore mieux adaptée pour exprimer l'aisance, la flexibilité, la complexité et la précision de leurs mouvements<sup>51</sup>.

Conformément aux ordres de Whitehall, Jellicoe fit prendre la mer à la flotte dès le 4 août, pour parer à toute éventualité. La concentration stratégique et le blocus à distance ne devaient pas signifier une totale inaction en rade, d'autant que les forces navales britanniques bénéficiaient d'un espace de dégagement dans la partie septentrionale de la mer du Nord, possibilité que n'avait pas la flotte allemande. Mais cette sortie était aussi, dans l'esprit de l'amiral, la première étape dans un processus d'entraînement à l'action coordonnée en situation de guerre<sup>52</sup>.

50 C'est-à-dire faire en sorte que sa propre flotte formée en ligne soit, par rapport à la ligne ennemie, comme la barre supérieure d'un T par rapport à la barre verticale. Placée ainsi, la flotte pouvait concentrer latéralement tous ses canons – en tourelle – sur l'ennemi s'avançant en ligne de file et, de ce fait, ne pouvant utiliser efficacement sa puissance de feu contre les navires lui « barrant le T ». De plus, cet ennemi risquait de voir ses unités succomber l'une après l'autre sous le feu de tous les canons adverses.

51 *The Times Book of the Navy*, op. cit., p. 125.

52 John R. Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet*, op. cit., p. 47.

La flotte allemande aurait eu intérêt à tenter le tout pour le tout dès le début de la guerre, alors que la balance de forces lui était moins défavorable qu'elle ne le devint en 1916. L'Amirauté britannique s'attendait à ce que les cuirassés allemands tentent au moins de s'opposer au passage du Pas-de-Calais par le corps expéditionnaire britannique : il n'en fut rien. La confrontation entre les deux flottes était donc encore à venir, si jamais elle venait. Elle promettait d'être un duel au sommet, très clausewitzien et très mahanien.

#### Un très lourd fardeau de responsabilités

268

Quand Jellicoe prend le commandement de la Grand Fleet, aucun superlatif n'est trop fort pour décrire la responsabilité écrasante qui lui échoit. Pour la première fois, qui plus est en temps de guerre, parce que la menace allemande a contraint Londres à regrouper tous ses capital ships dans les eaux métropolitaines, échoit à un seul homme le commandement opérationnel de l'ensemble de la force de frappe navale de la Grande-Bretagne, alors première puissance navale et coloniale du monde. À ce moment-là, cette force de frappe est la seule force militaire garante de la puissance britannique, car Londres ne dispose que d'une armée restreinte en Europe, à laquelle il lui faut d'ailleurs faire passer la Manche ; l'armée des Indes, elle, est plus imposante, mais elle ne vaut rien sans la maîtrise des mers. Comme si cela ne suffisait pas, le commandement confié au seul Jellicoe s'exerce sur une force de frappe navale comme la Grande-Bretagne n'en a jamais réunie et l'histoire jamais vu, tant du point de vue du coût que de la puissance. C'est « alors l'un des deux instruments de guerre les plus puissants au monde (l'autre étant l'armée allemande) »<sup>53</sup>. Et cette force n'a cessé de s'accroître entre le 4 août 1914 et le 31 mai 1916, ce qui a alourdi d'autant le fardeau de responsabilités de Jellicoe.

Ce fardeau était d'abord d'ordre financier. La question du financement a toujours été fortement présente dans l'histoire de la guerre sur mer, mais la révolution technique du XIX<sup>e</sup> siècle et la rivalité franco-britannique, puis la course acharnée aux armements navals que se livrèrent Londres et Berlin après 1897, en ont fait un facteur de tout premier plan. La valeur atteinte par les matériels confiés à Jellicoe a de quoi donner le vertige<sup>54</sup>. Le coût unitaire des

53 Sebastian Haffner, *Churchill, un guerrier en politique*, 2001, trad. de l'allemand, Paris, Alvik, 2002, p. 69.

54 Le premier, l'amiral Bacon a pointé cette question du coût comme un élément déterminant du comportement de Jellicoe en tant que commandant en chef : Amiral Sir Reginald Hugh Bacon, *Le Scandale de la bataille du Jutland*, 1925, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1928, p. 44. Plus récemment les historiens anglo-saxons ont approfondi la question : voir Philip Pugh, *The Cost of Sea Power. The Influence of Money on Naval Affairs from 1815 to the Present Days*, London, Conway Maritime Press, 1986 ; Jon Tetsuro Sumida, *In Defence of Naval Supremacy: Financial Limitation, Technological Innovation and British Naval Policy, 1889-1914*, London, Allen and Unwin, 1988.

navires de bataille s'était accru de façon exponentielle depuis le début de la révolution navale. La seule coque, en fer, du *Warrior*, achevée en 1860, avait coûté au contribuable britannique la bagatelle de £ 262 000, soit plus que les £ 217 000 du coût total du plus grand vaisseau de ligne construit jusque-là, le *Victoria*<sup>55</sup>. L'investissement s'était encore accru avec la mise au point et la généralisation, dans les années 1880 et 1890, des cuirassés à tourelles pivotantes, pourvus d'épaisses cuirasses en acier et d'une artillerie variée, dominée par des canons de très gros calibres. En 1906, le premier supercuirassé, lancé par les Britanniques, à savoir le *Dreadnought*, avait marqué une nouvelle escalade, du fait du choix d'un modèle dit mono-calibre doté pour l'essentiel d'une formidable artillerie principale de 10 canons de 305 mm, mais aussi plus rapide que les anciens cuirassés car propulsé par turbine à vapeur. Il avait fallu déboursier 1 765 millions de livres sterling pour construire un tel monstre<sup>56</sup>. Et ce montant ne comprend pas le coût de l'artillerie : une brochure de 1911, éditée à l'occasion d'une revue navale dans la rade de Portsmouth, indique non seulement 800 000 livres sterling pour la coque et les aménagements d'un supercuirassé type *Dreadnought* armé d'une artillerie principale de 305 mm, mais aussi £ 576 000 pour la cuirasse, £ 325 000 pour les chaudières et la machinerie et, surtout, £ 500 000 pour les tourelles et l'artillerie principale, en ajoutant £ 270 000 pour l'artillerie secondaire, soit un investissement total de près de 2,5 millions de livres<sup>57</sup>. De plus, dans les années précédant la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne avait lancé des cuirassés encore plus coûteux, car plus lourdement armés et plus rapides. Le calibre est passé de 305 à 343, puis à 381 mm, et la vitesse de 21 à 25 nœuds. Les derniers nés, prévus pour chauffer au mazout, ont coûté une telle fortune que Winston Churchill, alors premier lord de l'Amirauté<sup>58</sup>, eut du mal à en faire décider la construction par le cabinet ; il parle d'un coût unitaire de « plus de trois millions de livres sterling », et de la nécessité d'investir 10 millions dans la création d'une réserve de pétrole et dans des pétroliers<sup>59</sup>.

Au Jutland, Jellicoe a eu sous ses ordres, comme cœur d'un ensemble jamais vu sur mer jusqu'alors de 151 bâtiments de guerre, 28 supercuirassés, dont 4 de la toute dernière génération, sans compter 9 croiseurs de bataille, à peine moins coûteux que les cuirassés proprement dits. Il y en avait, en tout, pour

55 Bernard Brodie, *Sea Power in the Machine Age*, Princeton, Princeton University Press, 1943 (2<sup>nd</sup> éd.), p. 237.

56 Holger H. Herwig, "Luxury Fleet", *op. cit.*, p. 61.

57 La brochure qui donne ces indications est citée dans : David Horwath, *L'Ère du Dreadnought*, 1979, trad. de l'anglais, coll. *La Grande Aventure de la Mer*, London, Time-Life Books BV, 1980, p. 59.

58 Ministre de la marine, responsable devant le Parlement.

59 Winston S. Churchill, *La Crise mondiale*, *op. cit.*, t. 1, p. 132.

environ 100 millions de livres sterling, et les coûts de fonctionnement étaient à l'avenant : un seul tir d'un canon de 305 mm ponctionnait £ 100 sur le budget de la marine, soit à peu près le revenu moyen annuel d'une famille britannique de travailleurs manuels en 1908<sup>60</sup>. Le navire-amiral de Nelson, à Trafalgar, le *Victory*, avait nécessité un investissement d'un peu plus de £ 100 000<sup>61</sup>. La flotte britannique, à cette bataille, avait engagé 27 vaisseaux de ligne, d'un coût total inférieur, donc, à celui d'*un seul* des plus récents *dreadnoughts* engagés au Jutland. Et, en 1815, à la fin des guerres napoléoniennes, si la Royal Navy alignait l'impressionnant effectif de 215 vaisseaux de ligne, la valeur totale de cette flotte, immense pour l'époque, n'équivalait qu'au cinquième de la valeur de la Grand Fleet de 1916. Certes, entre temps, les moyens de la Couronne et du pays avaient fortement augmenté, à la faveur de la révolution industrielle. Néanmoins, en moyenne sur 1900-1909, les revenus de l'État n'avaient été que de 150 millions de livres sterling par an<sup>62</sup>. Par ailleurs, sur 1911-1913, l'excédent de la balance commerciale britannique avait été en moyenne de 207 millions, essentiellement grâce aux revenus de la flotte de commerce et à ceux des placements à l'étranger<sup>63</sup>. Cependant, l'enjeu financier doit être aussi apprécié au regard des capacités financières de la Grande-Bretagne après la Première Guerre mondiale. Les pertes en avoirs à l'étranger ont été limitées à 20%<sup>64</sup> mais la flotte de commerce a beaucoup souffert et l'industrie du pays, qui donnait déjà des signes d'obsolescence avant 1914, n'était pas au mieux de sa forme. Quant à la dette de l'État, elle avait décuplé<sup>65</sup>. Dès 1916, lors du Jutland, à un moment où les États-Unis, encore neutres, profitaient économiquement du conflit, il ne faisait guère de doute que les lendemains de la guerre, même victorieux, seraient difficiles financièrement. Dans tous les cas de figure, la Grande-Bretagne et son empire colonial n'auraient tout simplement pas les moyens de se payer une nouvelle flotte telle que celle qui a appareillé le 31 mai 1916, même sous un format du temps de paix.

Le coût financier n'était pas seul en cause. La Grand Fleet nécessitait en 1916, pour fonctionner, 50 000 hommes, engagés volontaires et réservistes. Avant la révolution navale, les équipages, bien amarines et entraînés au combat d'artillerie en haute mer, étaient déjà une ressource précieuse. Après la révolution navale,

60 François Bédarida, *La Société anglaise, 1851-1975*, Paris, Arthaud, 1976, p. 249.

61 Peter Whitlock, William Pearce, *H.M.S. Victory and Admiral Lord Nelson*, Portsmouth, Royal Naval Museum, s.d., p. 6.

62 Peter Mathias, *The First Industrial Nation. An Economic History of Britain, 1700-1914*, 2<sup>nd</sup> éd., London, Methuen, 1983, reprinted 1986, p. 428.

63 Jean-Pierre Dormois, *Histoire économique de la Grande-Bretagne au xx<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1994, p. 46.

64 *Ibid.*, p. 55.

65 Peter Mathias, *The First Industrial Nation, op. cit.*, p. 429.

la spécialisation et la diversification technique croissante des équipages avaient encore augmenté leur valeur, et la difficulté à les remplacer en cas de perte, même pour une nation maritime comme la Grande-Bretagne. Or, comme l'a montré justement l'affrontement des croiseurs de bataille au Jutland, les développements de l'artillerie à longue portée avaient, en dépit du renforcement des cuirasses, accru le risque de voir un grand navire désarmé, voire rayé de la surface des flots, par un seul coup heureux au but – événement impensable à l'époque de Trafalgar. De plus, malgré toutes les contre-mesures mises en place, le cuirassé pouvait être coulé par une torpille automobile bien placée et, même si dans cette occurrence il parvenait à se maintenir à flot, les dégâts seraient grands parmi les hommes de la machine, qui étaient, pratiquement, plus précieux que le personnel combattant.

En fin de compte, les supercuirassés devaient être gérés pour ce qu'ils étaient. C'était d'impressionnantes forteresses flottantes en acier, d'une puissance de destruction sans commune mesure avec ce qui existait à terre, même à l'heure de la guerre industrielle qui s'était développée sur le front des tranchées. Par leur seule présence, concentrée au débouché septentrional de la mer du Nord, en effectifs suffisamment excédentaires par rapport aux unités ennemies, les supercuirassés britanniques soutenaient un blocus qui étouffait l'Allemagne impériale et ses alliés, et assuraient aux alliés de l'Entente la maîtrise des mers, essentielle à la mobilisation des ressources mondiales en leur faveur. Mais, pour réunir une telle force, essentiellement dissuasive, la Grande-Bretagne, qui n'était plus depuis plusieurs décennies la puissance industrielle hégémonique qu'elle avait été, avait dû tendre à l'extrême ses ressorts financiers.

Certes, une occasion de détruire la flotte de bataille allemande n'était pas à négliger : cela restait le but de guerre affiché. Si cela pouvait arriver, la Baltique serait ouverte à l'Entente et la Russie pourrait être mieux ravitaillée par ses alliés occidentaux. Mieux, la prise à revers des armées allemandes par une attaque combinée sur les côtes de l'Empire wilhelminien serait possible. La guerre, extrêmement coûteuse en hommes et en capitaux, pouvait donc être terminée, de façon victorieuse, plus rapidement que cela n'a été en définitive le cas. Toutefois, la rencontre avec la flotte allemande pouvait tourner mal, suite à une mauvaise manœuvre, ou si les forces britanniques se laissaient surprendre par morceaux, occurrence qui avait été rendue possible par la décision politique de briser partiellement la concentration stratégique pour détacher vers le Sud une partie de la Grand Fleet, suite à des bombardements allemands sur la côte orientale de l'Angleterre<sup>66</sup>. Si la bataille débouchait sur un affaiblissement de la force de frappe britannique, voire sur son anéantissement, les conséquences seraient

66 En décembre 1914.

dramatiques pour Londres et le camp de l'Entente, qui perdraient la maîtrise de la mer, donc le nerf de la guerre. La sécurité même des îles Britanniques ne serait plus assurée. Bref, dans la perspective de la bataille au sommet, vue du point de vue britannique, les deux hypothèses avaient une valeur dissymétrique : l'anéantissement de la flotte allemande était souhaitable mais non essentiel à une issue heureuse du conflit ; rien ne pouvait même garantir que cet anéantissement, étant donné la puissance allemande sur terre, serait stratégiquement décisif. En revanche, les conséquences pour l'issue du conflit d'un éventuel anéantissement de la flotte britannique étaient bien évidentes : il était vain de risquer un tel anéantissement pour tenter d'obtenir celui de la Hochseeflotte dont on ne pouvait attendre de résultats stratégiques certains.

272

« L'intelligence calculatrice »<sup>67</sup> de Jellicoe n'a pas eu à résoudre que ce genre de dilemme. Les autorités allemandes, faute d'utiliser d'emblée leur flotte à des opérations offensives contre les escadres britanniques, avaient fait le pari que celles-ci, simplement en tenant la mer dans les conditions techniques prévalant, et compte tenu de la variété des nouvelles armes les menaçant, seraient victimes d'un processus d'attrition. Un autre processus d'attrition pouvait survenir dans le cadre d'une victoire « à la Pyrrhus » de ces mêmes escadres contre la Hochseeflotte. Ces éventualités « d'usure » de la suprématie britannique n'auraient peut-être pas eu l'effet sur l'issue de la guerre souhaité par Berlin, mais, à coup sûr, elles auraient fragilisé la position de la Grande-Bretagne pour l'après-guerre.

Les supercuirassés étaient, en réalité, fort vulnérables à la mer, à plus forte raison dans les conditions du combat. Compte tenu de leur vitesse et de leur poids, il n'était pas aisé de les faire manœuvrer de concert sans accident. En outre, une torpille, d'un coût modique de 500 livres sterling, pouvait les endommager gravement, sans parler d'une simple mine, comme l'opération navale manquée contre les Dardanelles, en mars 1915, l'avait montré. Avant cette opération, et même dès le début de la guerre, la Royal Navy avait eu à souffrir des pertes qui n'avaient rien à voir avec le duel d'artillerie « à la loyale ». En septembre 1914, un seul sous-marin allemand avait torpillé et coulé coup sur coup trois croiseurs-cuirassés britanniques. En janvier 1915, ce fut le tour du cuirassé pré-dreadnought *Formidable*. Bien pire, le 27 octobre 1914, le supercuirassé *Audacious*, qui ne datait que de 1912, avait sombré après avoir touché une mine<sup>68</sup>. Contre l'artillerie adverse, les supercuirassés proprement dits – non les croiseurs de bataille, du moins britanniques – étaient plutôt bien

67 Capitaine de Vaisseau Donald MacIntyre, *Jutland, la dernière grande bataille navale, 1915*, trad. de l'anglais, Paris, Presses de la Cité, 1958, p. 175.

68 J. J. Colledge, « Audacious », dans *Ships of the Royal Navy. The complete record of all fighting ships of the Royal Navy, from the Fifteenth Century to the Present*, London, Greenhill Books, 1987.

protégés par leur cuirasse, mais jusqu'à un certain point seulement : ainsi que l'a prouvé le cas des navires de bataille allemands au Jutland, après avoir été la cible d'un tir en position défavorable, ils pouvaient être immobilisés pour réparation durant de longs mois, ce qui leur retirait, au moins provisoirement, toute valeur militaire. D'ailleurs, du côté allemand, on ne se faisait pas non plus d'illusions : « Le résultat [de la bataille du Jutland], écrit le vice-amiral Hoffmann, renforce ma conviction que les jours des *superdreadnoughts* sont comptés. Cela n'a pas de sens de construire des navires de 30 000 tonnes qui ne peuvent pas se défendre eux-mêmes contre un tir de torpille »<sup>69</sup>.

Cela dit, le cuirassé type *Dreadnought* et ses formules « améliorées » sont restés, même après les désillusions à leur sujet nées de la guerre mondiale, les seuls outils d'une dissuasion navale crédible, les seuls critères de la puissance sur mer du point de vue géostratégique, à l'égard tant des responsables politiques que des opinions publiques. En effet, l'aéronavale n'était encore que dans l'enfance. Pour Jellicoe, l'enjeu était donc clair : ce n'était pas seulement un outil de guerre qu'il commandait, mais la colonne vertébrale de l'Empire britannique, une colonne vertébrale en tout état de cause irremplaçable, dont le gouvernement de Sa Majesté avait un impératif besoin d'abord comme « rempart » pour continuer la guerre, ensuite pour maintenir le pays dans le rang des grandes puissances après la guerre. En mai-juin 1916, l'entrée en guerre des États-Unis contre la Grande-Bretagne, à cause des effets du blocus sur le commerce des neutres, était une hypothèse sérieusement envisagée à Londres. Et même si cette entrée en guerre se faisait *aux côtés* de la Grande-Bretagne, la question du *leadership* naval se poserait pour l'après-guerre.

À l'époque des guerres napoléoniennes, la Grande-Bretagne avait achevé victorieusement une lutte d'un siècle contre la France, pour établir sa suprématie sur les mers. Au début du xx<sup>e</sup> siècle, elle se bat pour conserver cette suprématie, d'une part, évidemment, contre le défi allemand, mais aussi, d'autre part, contre la montée en puissance des États-Unis et du Japon qui profitent de l'affaiblissement de l'Europe. Cependant, la leçon de Trafalgar pouvait être retenue mais pas dans le sens que croyait l'opinion publique britannique. Les responsables navals, à Londres et à Scapa Flow, savaient très bien que le brillant succès tactique de Nelson avait été stratégiquement sans effet, du moins immédiats.

#### Facteurs tactiques et circonstances de la prise de décision

Peu de temps avant 18 heures (GMT), le 31 mai 1916, au moment où la Grand Fleet établit un contact visuel avec les croiseurs de bataille du vice-amiral

<sup>69</sup> *Bundesarchiv - Militärarchiv*, Freiburg, Papiers Diederichs, F 255/12, lettre de Hoffmann à Diederichs, 5 juin 1916 (citée par Paul M. Kennedy, *The rise and fall...*, op. cit., p. 247).

Beatty<sup>70</sup>, l'amiral Jellicoe entame les trois quarts d'heure les plus éprouvants de sa carrière – et de sa vie, nous le savons *a posteriori* – ces trois quarts d'heure pour lesquels il s'était, depuis si longtemps, si méticuleusement préparé, ces trois quarts d'heure pour lesquels il n'avait cessé d'entraîner la flotte de bataille depuis 1914. Ces trois quarts d'heure ont été le sommet de la vie professionnelle de Jellicoe. Winston S. Churchill, passé à la postérité comme un auteur invétéré de mots aussi bons que percutants, a écrit que Jellicoe fut, de tous les chefs militaires de la Grande Guerre, le seul qui ait été placé en situation de perdre la guerre en un après-midi<sup>71</sup>. Il était en-dessous de la vérité : c'était en moins d'une heure que la guerre pouvait être perdue.

Jellicoe s'est-il placé lui-même dans une telle situation, aussi dramatisée ? C'est l'opinion d'Andrew Gordon<sup>72</sup>. On parle communément de « déploiement » de la Grand Fleet pour désigner son passage de la formation de marche à la formation en ligne, considérée alors comme la plus adaptée au combat. Cette expression est inexacte : au sens strict, le déploiement est la manœuvre consistant à placer la flotte en situation optimale de tir vis-à-vis de l'ennemi. Une flotte peut donc effectuer son « déploiement » alors qu'elle est déjà formée en ligne de bataille. Bien plus : sa formation de marche peut être la ligne ; Nelson considérait même que c'était la situation idéale. Dans ce cas, le déploiement n'est plus qu'un simple ajustement au contact de l'ennemi, manœuvre bien plus rapide et moins risquée que celle ordonnée par Jellicoe arrivant à proximité de la Hochseeflotte. D'ailleurs, cette dernière, avait couru au Nord en ligne de marche. Jellicoe, selon Gordon, aurait pu et dû former la Grand Fleet en ligne bien avant d'avoir les premiers indices d'un contact imminent avec la flotte de bataille allemande.

Toujours selon Gordon, deux facteurs ont conduit Jellicoe à maintenir sa formation de marche « en dents de peigne », c'est-à-dire en six colonnes de quatre cuirassés, jusqu'au dernier moment. Le premier est un facteur de prudence : la formation de marche adoptée par Jellicoe est destinée à réduire l'impact de toute attaque à la torpille, menée depuis un quelconque vecteur furtif. Finalement, même si le danger représenté par les vecteurs submersibles ne pouvait être pris à la légère, aucun sous-marin n'est intervenu dans la bataille du Jutland. En revanche, les torpilleurs et destroyers ont été très actifs. Jellicoe sait évidemment que la flotte de Scheer avance avec un rideau de forces légères tendu devant elle. Il ne veut prendre aucun risque, non à cause de cette excessive

70 D'après l'attaché naval russe auprès de la *Grand Fleet*, ce moment est survenu à 17h55 : voir Gustav von Schoultz, *With the British Battlefleet. War Recollections of a Russian Naval Officer*, London, Hutchinson, 1925, p. 129.

71 Winston S. Churchill, *The World Crisis*, vol. 3: 1916-1918, *Part I*, London, Thornton Butterworth, 1927, p. 112.

72 Andrew Gordon, *The Rules of the Game*, *op. cit.*, p. 434-441.

prudence que beaucoup lui ont reprochée, mais du fait des enjeux stratégiques dont il vient d'être question. Le but des Allemands étant « d'user » la Grand Fleet, il ne faut à aucun prix leur donner l'occasion de le faire.

L'autre facteur explicatif que Gordon pointe à propos du maintien tardif de la formation de marche, serait à chercher dans la conception du professionnalisme qu'avait l'amiral Jellicoe. Ce genre de facteur renvoie à ce que Gordon pense de la Royal Navy victorienne. Jellicoe, qui n'a pas ménagé les exercices et manœuvres en ce sens, pense avoir transformé la Grand Fleet en un ensemble à la fois homogène et bien huilé, fonctionnant comme une grande machine à ses ordres. Pour lui, le *summum* du professionnalisme, permis par la mécanisation, est de réussir sans coup férir, comme à la parade, une manœuvre délicate mettant en cause toute la flotte. Selon Gordon, c'était là des conceptions de temps de paix, développées au sein d'une institution sclérosée.

Nul doute que Jellicoe a dû savourer ce moment où il a eu à faire appliquer à toute la flotte de son pays, réunie en une seule force, ses minutieuses directives, et cela pour la première fois dans les conditions du combat, tout en étant lui-même le premier amiral de Sa Majesté Britannique à avoir à commander une telle manœuvre en situation « réelle ». Mais l'essentiel n'est pas là. Jellicoe n'était pas assez futile pour se croire à une revue navale, sous le regard du roi George V, lui-même ancien officier de la Navy. Comparativement, et compte tenu des enjeux stratégiques, Jellicoe risquait, c'est certain, beaucoup plus à maintenir jusqu'au dernier moment sa formation de marche qu'à former précocement la flotte en ligne. Le danger des torpilles était sinon hypothétique, du moins aléatoire. En revanche, le risque de se faire « barrer le T » par Scheer, ou du moins de se trouver en situation de ne pas pouvoir faire battre tous les canons de la flotte face à ce dernier, était à quitte ou double. Toutefois, joueur, sportif et aussi mathématicien, Jellicoe fait le choix le plus raisonné à son sens, le choix qui réduit l'incertitude tout en donnant les meilleures chances de l'emporter à son camp. Il maintient le plus longtemps possible la formation de marche parce qu'il veut parer le plus possible à un danger largement imprévisible, contre lequel il se sent désarmé et vulnérable. Certes, ce faisant, il prend un plus grand risque encore, mais ce plus grand risque là, il le domine mieux, car il a une grande confiance dans la capacité de la flotte à manœuvrer impeccablement et la grande maîtrise qu'il a de lui-même ne laisse pas de place au doute quant à ses propres capacités à prendre la bonne décision. Objectivement, et puisque nous connaissons le résultat de cette décision, il est manifeste qu'en retardant la formation en ligne – conjointe au « déploiement » – Jellicoe s'est donné des chances supplémentaires de placer Scheer dans une situation catastrophique ; ce qui était à quitte ou double, c'était l'issue de la bataille.

Avant d'examiner au plus près les événements, et la façon dont Jellicoe a pris finalement sa décision, il convient de bien comprendre dans quel contexte précis et avec quels facteurs favorables ou, au contraire, défavorables, il a dû donner son ordre crucial. Une chose est certaine : il a eu à prendre sa décision absolument seul, à la fois pour des raisons techniques et pour des raisons de type culturel. Quand son *Iron Duke* était ancré en rade, il était constamment en ligne avec l'Amirauté à Londres, grâce à un fil téléphonique immergé, aboutissant à une bouée<sup>73</sup>. En mer, une liaison radio était possible, mais délicate, notamment du point de vue de la confidentialité. De toute façon, on considérerait que le commandant en chef de la flotte devait avoir la pleine autonomie opérationnelle, étant évidemment mieux à même que les Lords de Whitehall d'apprécier ce qui se passait sur le « terrain ». Mais, il va de soi que cette autonomie le rendait totalement responsable, et passible de cour martiale en cas de mauvaise décision. Ne pouvant et n'envisageant même pas de prendre conseil de ses supérieurs, il aurait au moins pu prendre conseil de ses subordonnés. On sait que cela a été le cas, à l'ère des premières batailles aéronavales, pendant la guerre nippo-américaine de 1941-1945 : lors de l'attaque contre Pearl Harbor en décembre 1941, et encore durant la bataille de Midway en juin 1942, l'amiral japonais Nagumo a pris conseil de ses subordonnés, notamment des chefs de son aviation embarquée<sup>74</sup>, en 1941 pour savoir si une troisième attaque sur la base américaine devait être entreprise, en 1942 pour décider si les bombardiers devaient continuer à attaquer l'île de Midway, ou bien se rééquiper pour parer à l'arrivée des porte-avions américains<sup>75</sup>. Cette prise de conseil peut s'expliquer par la nouveauté du contexte matériel, et aussi par la tradition japonaise d'une pratique collégiale du pouvoir et de la prise de décision. Toujours est-il que, dans les deux cas, la prise de conseil se révéla contre-productive. En 1916, cela ne pouvait survenir à bord des navires de Sa Majesté Britannique : la pratique du commandement solitaire, par un chef supposé omniscient, était fortement ancrée dans les schémas culturels des officiers et de l'institution, trop ancrée même selon Andrew Gordon. Un amiral britannique demandant conseil à ses subordonnés – sans parler de tolérer une remarque spontanée de leur part – aurait été considéré comme ruinant son autorité, sinon toute autorité. Le « capitaine de pavillon »<sup>76</sup> de Jellicoe, le capitaine de vaisseau Frederick Charles

73 Amiral Gustav von Schoultz, *Avec la « Grand Fleet », op. cit.*, p. 75.

74 Qui n'ont pas hésité d'ailleurs à prendre les devants.

75 Mitsuo Fuchida, Matasaké Okumiya (ex-capitaines de frégate de la Marine Impériale Japonaise), *Midway, tournant de la guerre navale du Pacifique*, 1951, trad. à partir de la version américaine (*Midway, the battle that doomed Japan*) de l'original japonais, Paris, Presses de la Cité, 1959, p. 221-228.

76 Officier commandant le navire-amiral.

Dreyer, a, dans une page fameuse, quoique tardive<sup>77</sup>, décrit l'ambiance régnant sur la passerelle de l'*Iron Duke* au moment où Jellicoe a dû prendre la décision de toute une vie : personne ne parle ni n'ose intervenir tant que le chef médite et n'a pas donné son ordre. Si, une fois l'ordre donné, l'officier responsable des signaux se permet une remarque et que Jellicoe paraît tolérer cette remarque, c'est que l'officier propose un amendement qui vise à éviter toute ambiguïté et, de toute façon, n'intervient pas sur le fond d'une décision déjà prise. De toute manière, Jellicoe, lui-même, était persuadé qu'il n'aurait jamais eu le temps d'ouvrir une concertation sur les ordres à donner : « On comprend toutefois que la rapidité de mouvement d'une flotte est si grande, qu'aux moments critiques, son commandant en chef [...] doit nécessairement prendre des décisions immédiates ; il n'a le temps ni de demander de conseils ni d'en recevoir »<sup>78</sup>.

Et, de fait, que Jellicoe se soit enfermé lui-même dans cette situation ou non, à partir du moment où il a disposé de renseignements suffisants pour se décider, l'amiral britannique n'a eu que peu de temps à gaspiller. Le « déploiement », c'est-à-dire la formation en ligne de bataille et déploiement proprement dit, ne pouvait s'opérer à l'instant, en dépit du haut niveau d'entraînement des personnels et des matériels. Le 31 mai 1916, ce déploiement a duré 22 minutes, de 18h16 à 18h38. Or, dès 18h17, aussitôt après avoir changé de route pour le déploiement, le H.M.S. *Marlborough*, leader de l'escadre la plus proche de l'ennemi, engageait le combat avec la tête de la ligne allemande : il s'en est fallu de très peu que la Grand Fleet ait été contrainte de se battre contre toute la flotte ennemie en pleine manœuvre de déploiement.

Dans quelles conditions morales Jellicoe prend-il sa décision ? Il sait pertinemment qu'il commande la plus grande et la plus formidable flotte de guerre jamais engagée, que cette flotte surclasse en effectifs et en puissance de feu la flotte allemande<sup>79</sup>. Comme Beatty ne l'a mis au courant ni des pertes que la force d'éclairage a subies ni des défauts constatés des obus britanniques sur des coques allemandes qui se sont révélées fort résistantes<sup>80</sup>, son moral, de ce point de vue, pouvait être d'autant plus au beau fixe que sa supériorité matérielle

77 Sir Frederick Charles Dreyer, *The Sea Heritage. A Study of Maritime Warfare*, London, Museum Press, 1955, p. 146.

78 John R. Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet*, op. cit., p. 53.

79 151 bâtiments britanniques, dont 28 supercuirassés, contre 99 allemands, dont 16 supercuirassés : voir Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow: the Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919*, vol. III : *Jutland and after (May 1916-December 1916)*, London, Oxford University Press, 1966, p. 211. Le poids de la bordée – poids total des projectiles pouvant être délivrés – était de 166 tonnes du côté britannique, contre 67 du côté allemand : Hervé Coutau-Bégarie, « Il y a 70 ans... le Jutland », *Cols bleus*, n° 1927, 24 janvier 1987, p. 9.

80 Ce point a été discuté. Certains pensent que c'était moins le cuirassement des navires de bataille allemands qui était meilleur que leur cloisonnement interne, tant pour la protection des soutes que contre les voies d'eau : voir Bernard Brodie, *Sea Power in the Machine Age*, Princeton, Princeton University Press, 1943 (2<sup>nd</sup> ed.), p. 159.

ne lui apparaissait nullement entamée et que les quatre *superdreadnoughts* rapides, armés de 381 mm, d'un type dont Scheer ne disposait pas, avaient déjà fait la preuve de leur efficacité. La reprise de contact avec le groupe de Beatty, appareillé séparément de lui et depuis Rosyth, situé beaucoup plus au Sud que Scapa, signifiait que la Grand Fleet était à nouveau réunifiée dans toute sa force, formant derechef cet outil qu'il s'était échiné à forger. En dépit des incartades des responsables du groupe d'éclairage, Jellicoe sent qu'il a la flotte à sa main, tant il l'a bien entraînée et tant il a cultivé sa popularité auprès des équipages. Sans être ni démagogue, ni laxiste, ni à l'inverse passer pour un froid maniaque du *drill*, il a su insuffler à la force de frappe britannique cet esprit de corps que tout commandant ambitionne. Officier de marine moderne, il a bien retenu les leçons de Fisher. Il n'a pas dédaigné les officiers mécaniciens, il n'a pas négligé d'englober les chauffeurs dans la création de l'esprit de corps, alors que, dans la flotte allemande, les gens de la propulsion ont beaucoup souffert de la condescendance de ceux du pont : en 1918, les mutineries sont parties de « sous la ligne de flottaison ». D'ailleurs, Jellicoe rend hommage aux personnels des fonds dans son rapport sur la bataille du Jutland, dans lequel, après avoir fait l'éloge des « officiers et marins » – sous entendu « du pont » –, de leur sang-froid, de leur détermination et de leur ardeur au combat, conformes « aux grandes traditions du passé », il ajoute :

On ne doit pas oublier que la phase préparatoire à la bataille appartient au personnel des machines et que, pendant le combat, les officiers et les hommes de ce service ont accompli leur devoir, si important, sans être soutenus par cette excitation que donne au personnel du pont la connaissance de ce qui se passe<sup>81</sup>,

louant ensuite les « qualités de discipline et d'endurance » des gens des fonds, qui ont donné la nécessaire vitesse, et même au-delà.

Au demeurant, Jellicoe avait toute confiance en ses propres aptitudes, non seulement en matière de décision à chaud, mais encore dans le domaine de la prévision et de la planification des opérations : lorsqu'il eut réussi son déploiement, c'est ce que lui confirma son chef d'état-major et beau-frère l'amiral Madden, en lui faisant part de sa conviction que tout se passait selon leurs prévisions<sup>82</sup>. En outre, Jellicoe partageait, n'en doutons pas, l'orgueil des marins britanniques, face à ces nouveaux venus sur le théâtre de la puissance maritime qu'étaient les Allemands. Dans son livre sur la Grand Fleet, qui est à la fois un *opus* très technique et un livre d'histoire écrit peu de temps après

<sup>81</sup> Dépêche officielle du commandant en chef de la *Grand Fleet* au secrétaire de l'Amirauté, 18 juin 1916, fournie dans John R. Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet*, op. cit., p. 455.

<sup>82</sup> Edmond Delage, *Le Drame du Jutland*, Paris, Grasset, 1929, p. 153.

les événements, un plaidoyer *pro domo* et un ouvrage de souvenirs personnels, malheureusement bien trop pudique, Jellicoe tend à montrer qu'il n'a jamais sous-estimé les forces et les qualités de l'ennemi, mais il est difficile de croire que le 31 mai 1916, lui l'enfant de Southampton, l'officier qui avait participé à tant d'actions de la Royal Navy partout dans le monde, n'ait pas vu arriver avec quelque condescendance le Bavarois Scheer se précipitant tête baissée dans le traquenard qu'il lui avait tendu. Jellicoe aurait certainement encore plus exulté s'il avait su, à ce moment-là, combien il avait déjà gagné la bataille du renseignement.

Jellicoe avait déjoué le piège que pensait lui tendre Scheer, mais il ne pouvait savoir à quel point Scheer était en train de se précipiter à l'abattoir, sans s'en douter le moins du monde. Grâce au décryptage des codes radio de la marine allemande, l'Amirauté britannique, malgré quelques cafouillages, a fait en sorte que la Grand Fleet, appareillée bien avant que les Allemands ne l'auraient souhaité, soit à la mer en position de force, prête à tomber sur la Hochseeflotte en quête de morceaux d'escadres britanniques à détruire. Certes, la force d'éclairage de Beatty, marchant très en avant de la Grand Fleet, a été accrochée par les croiseurs de bataille allemands de l'amiral Hipper, qui l'ont amenée sous le feu de Scheer, tout en lui coulant deux croiseurs de bataille sur six ; mais, grâce aux quatre *superdreadnoughts* rapides, à grande allonge, qui le couvraient, Beatty a pu se dégager et, encore mieux, entraîner derrière lui toutes les forces allemandes qu'il avait « localisées », au point de les livrer comme sur un plateau à son supérieur accouru du Nord, cela avant le coucher du soleil : le groupe d'éclairage britannique avait atteint ses objectifs au-delà de toute espérance. De plus, au moment où il entre en contact avec Jellicoe, Beatty infléchit sa route vers l'est, contraignant Hipper à en faire autant. Cette manœuvre du groupe d'éclairage britannique était certes destinée, selon les instructions données par le commandant en chef, à placer les croiseurs de bataille, plus rapides que les cuirassés, en tête de la ligne de bataille britannique qui allait bientôt se former ; mais elle eut aussi pour effet de cacher l'approche de Jellicoe aux Allemands. Poussant leurs feux au maximum pour infléchir leur route vers l'est au moment crucial, les croiseurs britanniques ont en effet dégagé d'importants panaches de fumée. Cela a gêné aussi Jellicoe, dont la visibilité en a été d'autant réduite, mais Jellicoe savait depuis longtemps, malgré le caractère lacunaire des informations transmises par le groupe d'éclairage, que la Hochseeflotte se précipitait vers lui. Ce qui lui manquait, c'était de la bien distinguer sur l'horizon, et de connaître sa position exacte. Pris dans le feu du combat, obligés de changer fréquemment de route, les navires du groupe d'éclairage s'étaient en effet forcément trompés en effectuant le point. Toutefois, pour Scheer, la situation était bien pire : jusqu'au moment d'être pris dans le piège du « T » britannique, il n'a jamais soupçonné

que la flotte adverse toute entière était réunie en face de lui. Les unités de Hipper, et les forces légères qui les escortaient, auraient peut-être pu le renseigner, malgré la manœuvre de Beatty, mais elles ont été opportunément distraites par l'arrivée sur elles des trois croiseurs de bataille britanniques placés directement sous les ordres de Jellicoe. Ces croiseurs, détachés par le commandant en chef peu de temps avant, pour soutenir Beatty, avaient suivi une route en théorie trop à l'est mais qui les avait heureusement placés pour détourner Hipper de l'éclairage qu'il aurait dû effectuer. Le croiseur H.M.S. *Invincible* ne survécut pas à cette rencontre brutale et déséquilibrée, mais l'effet de surprise ardemment souhaité par Jellicoe joua à plein.

Jusqu'à ce moment de la bataille, Jellicoe avait pu déplorer de nombreux ratés dans le fonctionnement de la flotte, qu'il croyait bien huilé : ses « ordres de bataille », pourtant si minutieux et détaillés, n'avaient pas été toujours correctement appliqués par ses subordonnés, notamment en ce qui concernait l'obligation faite aux forces d'éclairage de s'attacher à la transmission d'informations au commandant en chef. Par ailleurs, le comportement de Beatty ne cadrait pas tout à fait avec l'ambiance de « bande de frères » que l'on aurait voulu établir dans la Grand Fleet à l'imitation des relations entre Nelson et ses principaux subordonnés. Néanmoins, Jellicoe est resté calme, par tempérament et parce qu'il avait bien conscience que l'essentiel avait été, au cours de cette première manche, fort bien réussi.

Restait à choisir le côté du déploiement, ce qui était de la seule responsabilité du commandant en chef.

#### La prise de décision

À 17h55, cela faisait déjà un peu plus de deux heures que la bataille entre croiseurs avait commencé, un peu plus de trois heures que la Grand Fleet, alertée dès les premiers indices de présence de l'ennemi, accourait dans le sud à toute vapeur. Sous ces latitudes, et vu le moment de l'année, il restait encore assez de temps pour qu'un combat entre les deux flottes de bataille ait lieu – sans plus. Dès que Beatty fut, d'ailleurs plus à l'ouest qu'escompté, en vue du navire-amiral de la Grand Fleet, à savoir à 18h01, Jellicoe lui fit envoyer un message par projecteur, dont la teneur était : « Où est la flotte de bataille ennemie ? ». Pour Jellicoe, il s'agissait surtout de se voir confirmer l'approche de Scheer, et la localisation exacte de celui-ci. Une réponse fut reçue seulement à 18h06 : « Croiseurs de bataille ennemis, relèvement sud-est ». Cette réponse était très décevante. La mer était maniable, mais des bancs de brume et de fumée réduisaient la visibilité à 5 milles marins. Beatty avait repris contact avec Hipper, mais ne voyait plus Scheer. Au reçu de la réponse du commandant de la force d'éclairage britannique, la tension monta d'un cran sur la passerelle de l'*Iron Duke* : à chaque minute qui

passait, la distance entre les deux flottes de bataille diminuait d'un demi-mille. Néanmoins, Jellicoe resta très calme. Il attendit 18h10 pour poser à nouveau à Beatty la question de la localisation des forces de Scheer. La réponse, cette fois-ci, fut de meilleure qualité : « Aperçu flotte de bataille ennemie, relèvement sud-sud-ouest ». Le relèvement était bon, et avait changé par rapport à la première réponse parce que Beatty avait commencé à infléchir sa route vers l'est pour passer devant la Grand Fleet. Mais, Beatty ne précisait ni la route suivie par la Hochseeflotte ni à quelle distance de son groupe se situait celle-ci. De plus, la réponse du vice-amiral ne fut reçue par Jellicoe qu'à 18h14. Ce dernier ne consacra qu'une minute à prendre *la* décision.

Ainsi que le montre la carte incluse dans la version française de *The Grand Fleet*<sup>83</sup>, la Hochseeflotte était non pas droit devant la Grand Fleet, qui marchait en direction du sud-est, mais quelque peu sur tribord à elle, sur l'avant du travers de l'*Iron Duke*, plus à l'ouest et à moindre distance que Jellicoe ne le pensait. Vu l'heure avancée, et la possibilité enfin offerte de tomber sur toute la flotte allemande, inférieure numériquement, la tentation était grande d'ordonner un déploiement sur l'aile tribord, tous les supercuirassés des cinq colonnes les plus éloignées de Scheer virant à 90°, l'un après l'autre en ligne de file, pour venir former la ligne de bataille en arrière de la colonne la plus méridionale. Mais Jellicoe ne connaissait pas la route de Scheer. Le danger était très grand, avec cette option, de se faire « barrer le T » par la flotte allemande ou, à tout le moins, d'avoir à engager le combat en plein déploiement, une grande partie des canons masqués, et avec le risque d'attaques de la part de torpilleurs ennemis. D'ailleurs, comme le montre la carte déjà citée, Scheer, suivant Hipper engagé contre Beatty, infléchissait déjà sa route vers l'est. L'option du déploiement sur bâbord, quant à elle, éloignerait quelque peu la Grand Fleet de l'ennemi. Elle retarderait le début de l'engagement, mais elle garantissait que le déploiement serait terminé au bon moment, avec une meilleure chance de « barrer le T » à Scheer et de le soumettre à un tir concentrique. De plus, étant donné que le soleil était nettement sur le déclin, la Grand Fleet, en infléchissant sa route ultérieurement vers le sud pour envelopper la tête de la flotte ennemie, allait avoir l'avantage de la visibilité, les navires allemands se découpant mieux sur l'horizon que ses propres unités. En outre, la Grand Fleet se plaçait en situation de couper la route de la retraite à la Hochseeflotte. Tout cela, toutefois, dut être déduit de renseignements incomplets. Jellicoe, trop discret pour l'historien, ne laisse transparaître que peu de choses dans son livre sur son état d'esprit d'alors,

83 Vicomte Jellicoe de Scapa, *Admiral of the Fleet, La « Grand Fleet » (1914-1916), sa création, son développement et son œuvre*, 1919, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1921, réimp. 1929, p. 328-329.

même s'il décrit sa délibération silencieuse<sup>84</sup>. En fait, comme bien souvent en matière de décision, il avait à choisir entre la moins mauvaise des options.

À 18h15, Jellicoe donnait l'ordre de hisser le signal « Vitesse égale, sud-est ». Les manœuvres de la flotte se dirigeaient par un système de signaux par pavillons<sup>85</sup>, minutieusement réglé par Jellicoe, de façon à ce qu'aucune ambiguïté ne puisse demeurer. Les signaux, transmis de navire en navire, étaient standardisés et codés : l'ordre qui fut hissé signifiait, en l'occurrence, que la formation en ligne de bataille et le déploiement devaient se faire sur la colonne bâbord. C'est alors que le capitaine de frégate Woods, officier responsable des signaux à bord de l'*Iron Duke*, proposa de remplacer « sud-est » par « sud-est-1/4-est »<sup>86</sup>, pour qu'il n'y ait absolument aucune hésitation de la part des commandants d'unité à propos du côté du déploiement<sup>87</sup>. Jellicoe accepta cette modification. L'ordre fut répété par TSF et rendu immédiatement exécutoire par l'abaissement du signal au mât de l'*Iron Duke*. À 18h16, le déploiement débutait : la longue ligne des supercuirassés britanniques commençait à se former en gouvernant, selon la formulation actuelle<sup>88</sup>, au 124°45', offrant un spectacle à couper le souffle, fort propre à donner du baume au cœur des équipages d'Albion, ceux du moins qui voyaient ce qui se passait. Ces équipages durent toutefois très vite se mettre au travail : en l'espace d'une vingtaine de minutes, toute la flotte se mit à déclencher un feu d'enfer contre les Allemands.

282

### Résultats et conclusions

La manœuvre de la Grand Fleet, au moment de sa première rencontre avec la Hochseeflotte, en cette fin de journée du 31 mai 1916, a été une manœuvre d'anthologie : elle a placé Scheer dans une situation tactique dramatique. Certes, la distance entre les deux flottes n'était pas mince, et la visibilité mauvaise. Certes, la relative imprécision du tir à longue distance, effectué sans radar de direction et réglé par « encadrement » du but, les télémétristes observant les colonnes d'eau soulevées par les coups manqués, laissait quelque chance à l'amiral allemand, mais ce dernier se savait surclassé numériquement par une flotte britannique qui allait pouvoir concentrer toute son artillerie principale sur ses propres cuirassés avançant l'un après l'autre à l'abattoir, sans pouvoir faire un usage optimal – c'est le moins que l'on puisse dire – de leurs canons. Le réglage du tir des cuirassés de Jellicoe allait être rapide et le résultat non douteux.

84 John R. Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet*, *op. cit.*, p. 330-332.

85 Barrie Kent, *Signal ! A History of Signalling in the Royal Navy*, Clanfield, Hyden House, 1993.

86 Formulation d'époque : un « quart » (soit 11°15') d'angle plus à l'est que le sud-est.

87 Keith Yates, *Flawed Victory: Jutland, 1916*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 157.

88 Capitaine de vaisseau Marcel de Kerviller, *Navigations de croisière*, Paimboeuf, Éditions Plaisance, 1962, p. 58-59 et 167.

Ce résultat fut en fait acquis avant même que le duel d'artillerie ne s'engage, grâce au professionnalisme des personnels de propulsion de la Grand Fleet. Dans son rapport sur la bataille du Jutland, cité plus haut, Jellicoe a bien fait de parler élogieusement des personnels de la machine : grâce à l'endurance des chauffeurs, grâce au savoir-faire des mécaniciens, la Grand Fleet est parvenue à temps à opérer sa jonction avec Beatty et à se déployer sans encombre. Pour le passage en ligne de file, la vitesse avait été réduite de quelques nœuds, de façon à laisser Beatty passer plus vite en tête de ligne, non pour faciliter la manœuvre de la flotte ; néanmoins, la vitesse restait élevée, et il était difficile de la maintenir égale à bord de tous les mastodontes concernés, incapables, ou presque, de freiner efficacement. Ce fut fait.

Scheer réussit à sortir du piège dans lequel il était tombé en ordonnant un hallucinant tête-à-queue, qui le conduisit un moment dans l'est. Jellicoe aurait pu alors choisir de le poursuivre mais il considéra que cela était trop risqué pour la Grand Fleet : il préféra attendre, sachant Scheer coupé de ses bases. À la suite d'une décision encore aujourd'hui mal éclaircie, ce dernier se ravisa, et, vers 19 heures, vira à nouveau à 180°, se précipitant droit sur la flotte britannique, qui gouvernait alors franchement au sud. L'amiral allemand se dégagea *in extremis* de ce deuxième « barrage de T » en déclenchant une folle attaque de torpilleurs et de croiseurs, qui couvrit son troisième tête-à-queue. Menacé de torpillage, Jellicoe ordonna à ses précieux cuirassés de s'éloigner de l'ennemi, en virant provisoirement à l'est. La nuit venant, Scheer réussit à passer dans le sillage de la Grand Fleet. Au matin du 1<sup>er</sup> juin, il était talonné par Jellicoe mais l'amiral britannique renonça à aller le forcer dans les parages minés des bases allemandes : de son point de vue, la leçon infligée aux Allemands était suffisante. Après tout, le but de toute guerre navale, c'est de s'assurer la maîtrise de la mer.

Au Jutland, force est finalement restée au plus « marin » des deux commandants en chef, au plus « marin » des deux groupes d'équipages en lice – mais il faut prendre le terme « marin » au sens qu'il avait acquis à l'âge industriel, et même au deuxième âge industriel. En mer, il n'y a jamais eu de terrain sur lequel s'accrocher ; toutefois, la vapeur et le supercuirassé ont donné de nouvelles possibilités aux flottes de combat, tout autant que de nouvelles contraintes. À bord, pour tous, y compris les artilleurs, ce qui était demandé, c'était « le travail mécanique du bon ouvrier d'usine »<sup>89</sup> mais un travail s'effectuant toujours en mer. Dans ces conditions, c'est Jellicoe, ce sont les Britanniques qui ont le mieux manœuvré<sup>90</sup>, et le mieux tiré parti des matériels modernes :

<sup>89</sup> Edmond Delage, *Le Drame du Jutland*, *op. cit.*, p. 88.

<sup>90</sup> La manœuvre pouvant être considérée comme l'art majeur de l'homme de mer : voir Patrice Decencière, « De l'apprentissage de la conduite des navires à l'enseignement de la manœuvre », *Chronique d'histoire maritime*, n° 63, décembre 2007, p. 50.

affaire d'expérience individuelle et d'expérience nationale, cette dernière à la fois multiséculaire et liée à la prééminence dans la révolution de la vapeur. Force est restée aussi au commandant en chef maîtrisant le mieux ses nerfs et le plus doué d'intelligence calculatrice. Scheer n'a certes pas manqué de sang-froid, à preuve ses deux tête-à-queue de la dernière chance, mais, commandant en chef récemment nommé, il n'avait pas « à sa main » la flotte de bataille, comme pouvait l'avoir un Jellicoe qui commandait la sienne depuis 1914. Il n'était pas non plus le produit d'un système de sélection comparable à celui de la Royal Navy. Record peu enviable pour un amiral, il s'est laissé « barrer le T » par deux fois, la première fois parce qu'il n'a pas su prévoir un coup d'avance, la deuxième à la suite d'une manœuvre suicidaire.

284

Certains commentateurs, professionnels de la marine de guerre, reprenant l'argumentation d'un Herbert Richmond, ont prétendu que la Royal Navy est entrée dans la première guerre mondiale sans pensée stratégique et sans avoir réfléchi à la façon dont le nouvel et coûteux outil qu'était le supercuirassé pouvait servir aux intérêts du pays : elle aurait exagérément sacrifié à l'illusion de la prééminence de la dimension matérielle et du « gros canon »<sup>91</sup>. Il est certain que ce n'est pas la puissance navale dominante qui a beaucoup fait avancer la pensée stratégique en matière navale, laissant ce soin aux Français et aux Américains<sup>92</sup>. Cela étant, la pensée allemande en la matière est restée aussi bien pauvre ou, du moins, peu efficiente. Si son « mémorandum » du 30 décembre 1914, intitulé *Grand Fleet Battle Orders*, long de 200 pages<sup>93</sup>, aurait pu valablement servir à la rédaction d'un traité de tactique, Jellicoe n'a pas écrit de traité de stratégie navale ; il manquait d'ailleurs de la culture historique nécessaire à cet exercice<sup>94</sup>. En dépit de cette carence, il a commandé et conduit la Grand Fleet selon des objectifs clairement stratégiques, allant dans le sens des intérêts de la Grande-Bretagne, ce dont il n'a jamais fait mystère<sup>95</sup>. Par des instructions minutieuses préalablement établies de façon détaillée<sup>96</sup>, il a cherché à tout prévoir, à réduire l'incertitude des opérations au maximum en

91 Commodore Daniel MacNeil, « Technology, History, and the Revolution in Military Affairs », *Canadian Military Journal*, Winter 2000-2001, p. 10-11.

92 Donald M. Schurman, *The Education of a Navy: the Development of British Naval Strategic Thought, 1867-1914*, Chicago, University of Chicago Press, 1965.

93 Trop long selon certains, et tuant un esprit d'initiative qui aurait été utile pour faire du Jutland un deuxième Tragalgar : voir Louis D. Rubin, « The Continuing Argument over Jutland », *The Virginian Quarterly Review*, Autumn 2001, p. 3 (de la version électronique de l'article).

94 Donald M. Schurman, *The Education of a Navy*, op. cit., p. 192.

95 Adolphe Laurens, *Précis historique de la guerre navale, 1914-1918*, Paris, Payot, 1929, p. 167.

96 La version de ces *Battle Orders*, en vigueur lors du Jutland, est reproduite en partie dans A. Temple Patterson (éd.), *The Jellicoe's Papers. Selection from private and official correspondence of Admiral of the Fleet Earl Jellicoe of Scapa*, London, The Navy Records Society, 1966, t. I, p. 243-253. Il y est notamment question de « Tactique de combat », de « Conduite de la flotte dans et après l'action », de « Devoirs des croiseurs de bataille », etc.

centralisant sous son autorité l'action de la flotte<sup>97</sup>, à la fois pour rendre optimal et pour préserver l'outil qui lui avait été confié. Cela a pu manquer de souplesse, mais Jellicoe a toujours voulu soumettre la tactique à la stratégie. Au Jutland, il a, pour cette raison, choisi une victoire *a minima*. Néanmoins, et ce faisant, il a décidé du sort du monde. Imaginons la Hochseeflotte totalement anéantie : la guerre aurait eu de bien meilleures chances de se terminer dès 1916. Imaginons 1917 comme une année de paix : pas de révolution russe, pas d'entrée en guerre des États-Unis ; surtout – pour les Britanniques –, la sanglante offensive de la Somme, suspendue en 1916, n'aurait jamais eu lieu mais, à quoi cela aurait-il servi, en quoi cela aurait-il servi les intérêts stratégiques de la Grande-Bretagne et de son empire colonial ? Une grande partie de sa flotte de bataille aurait péri dans l'affaire, affaiblissant durablement la première puissance mondiale. Si la Hochseeflotte avait été plus offensive en 1914, si elle avait été jusqu'à rééditer l'attaque surprise des Japonais contre Port-Arthur (en 1904), alors, peut-être, aurait-on violemment critiqué Churchill d'avoir remplacé en pleine déclaration de guerre Callaghan par Jellicoe, protégé de Fisher. Mais la Hochseeflotte resta dans ses bases ultra-défendues ; le choix effectué par Churchill se révéla donc, du point de vue des intérêts britanniques, particulièrement décisif.

Dans son célèbre discours prononcé à Glasgow, le 9 février 1912, Churchill avait d'ailleurs déclaré :

Les buts de la puissance britannique sont essentiellement défensifs [...]. La Marine britannique est pour nous une nécessité, tandis qu'à certains points de vue la Marine allemande a pour l'Allemagne davantage le caractère d'un luxe. Notre puissance navale assure l'existence même de la Grande-Bretagne. Pour nous c'est l'existence ; pour l'Allemagne, c'est l'expansion. Nous ne pouvons pas menacer la paix d'un seul hameau continental, quelles que soient la grandeur et la suprématie de notre Marine. Mais, en revanche, tout le destin de notre race et de l'empire, tous les trésors accumulés pendant des siècles de labeur périraient, si notre suprématie navale était mise en défaut. C'est la Marine britannique qui fait de la Grande-Bretagne une grande puissance. Mais l'Allemagne était une grande puissance respectée et honorée dans le monde entier avant de posséder un seul navire<sup>98</sup>...

Jellicoe est constamment resté sur cette ligne stratégique. Après le Jutland, les Allemands ont perdu tout espoir de briser le blocus par une bataille d'escadres. Ils ont tenté la guerre sous-marine, nouvelle forme de guerre de course – aussi

97 « Le commandant en chef contrôle l'ensemble de la flotte de bataille avant le déploiement et durant le déploiement, excepté dans le cas de faible visibilité », *ibid.*, p. 243.

98 Winston S. Churchill, *La Crise mondiale, op. cit.*, t. 1, p. 103.

inefficace stratégiquement que la précédente, à l'ère napoléonienne, et, d'ailleurs, contrée à nouveau par Jellicoe, en tant que premier lord naval. Le point essentiel, c'est que les Allemands n'ont pas réussi à interrompre un seul instant, en 1917-1918, l'afflux des troupes américaines. Et finalement, après avoir contribué à hâter la chute de l'Empire allemand, par la mutinerie de ses matelots, la Hochseeflotte est tombée comme un fruit mûr dans l'escarcelle d'une Royal Navy au faîte de sa puissance : internée à Scapa Flow à la suite de l'armistice, elle s'y est sabordée en juin 1919, en apprenant le sort que lui réservait le traité de Versailles.

286

Ce beau résultat a été tout de même reconnu, en dépit des rancœurs au sujet de l'absence d'un « nouveau Trafalgar » : en 1919, Jellicoe, promu amiral de la Flotte – une forme de maréchalat – a été anobli, avec le titre de vicomte ; en 1920-1924 il a occupé une sinécure extrêmement valorisante : celle de gouverneur du *dominion* de Nouvelle-Zélande ; enfin, en 1924, il a été élevé au rang de comte, à titre héréditaire. En 1919, ayant à choisir sous quel nom il voulait accéder à la noblesse, il se porta sur « Vicomte de Scapa », nom qu'il conserva quand il devint comte. Ce choix, préféré à « du Jutland », fit ricaner les « beattystes », dont le chef, certes « magnifique » autant que mondain, et introduit dans la meilleure société, successeur de Jellicoe à la tête de la Grand Fleet, fut promu amiral de la Flotte et anobli – avec une dotation d'ailleurs double – en même temps que son ancien commandant en chef du Jutland. Devenu baron par la suite, Beatty a choisi d'être appelé « baron de la mer du Nord »<sup>99</sup>. C'était plus marin et plus ronflant que de prendre le nom d'une base navale mais bien moins conforme aux réalités historiques. Beatty avait de la bravoure et du panache, mais il a tout de même révélé au Jutland, par ses imprudences et ses manquements, qu'il n'était pas ce type d'amiral qu'exigeait la guerre industrielle et largement impersonnelle engagée en 1914. Jellicoe, lui, n'a peut-être pas été « touché par le génie ou la passion qui ont rendu Nelson unique »<sup>100</sup>, mais il s'enorgueillissait, à juste titre, d'avoir contribué à la victoire britannique dans cette guerre, en ayant eu raison à deux reprises du défi naval allemand, tout en préservant de l'attrition l'outil militaire basé à Scapa Flow. Il avait les qualités de l'amiral des temps industriels, organisateur et planificateur rigoureux, à l'esprit rationnel, bien adapté aux nouveaux moyens et enjeux de la guerre navale :

Vous pouvez avoir comme commandant d'une flotte l'amiral le plus brave qui ait jamais existé, de nos jours sa vaillance ne vaut rien en face d'un esprit calme qui sait calculer les chances, en face de la perfection qu'un autre amiral a su donner à sa flotte par un constant entraînement<sup>101</sup>.

99 Henri Le Masson, *Propos maritimes*, op. cit., p. 112.

100 Andrew Lambert, « Jellicoe », art. cit., t. 29, p. 931.

101 Amiral Sir Reginald Hugh Bacon, *The Life of John Rushworth Jellicoe*, op. cit., p. 50.

Jellicoe a eu à faire face à une situation totalement inédite : une bataille « au sommet » entre supercuirassés, la plus grande bataille navale jamais livrée jusqu'alors. Il a dû faire avec des matériels à la fois formidables et vulnérables, à bien des égards déjà obsolètes<sup>102</sup>. Et, néanmoins, il a gagné la guerre.

Jellicoe a bien servi sa patrie, dont il est bien un des « héros » : il n'a pas usurpé sa place à la cathédrale Saint-Paul, d'autant qu'il a toujours fait preuve d'une grande humanité, et d'une non moins grande dignité, y compris quand son « travail » a été attaqué. Cependant, la forme qu'a prise ce travail au Jutland s'est payée de grosses pertes supplémentaires sur le front terrestre, pertes certes britanniques, mais surtout françaises. Dans une note à une traduction d'articles écrits par Churchill en 1918 et fournis en appendice à la version française du livre de Von Hase, articles où l'ancien premier lord de l'Amirauté défend – encore – le point de vue que l'action de Jellicoe au Jutland a été conforme aux intérêts stratégiques fondamentaux de l'Entente et que le Jutland a eu en réalité les conséquences entières d'un Trafalgar, notre service historique de l'état-major de la Marine donne un point de vue très tranché : « Non, pas entières, c'est une idée fausse contre laquelle il faut réagir énergiquement. La destruction de la flotte allemande n'était pas du tout chose indifférente. Elle aurait ouvert un vaste champ de possibilités militaires et politiques »<sup>103</sup>. Toujours est-il que les résultats obtenus par Jellicoe furent, au total, à l'échelle de l'histoire de la suprématie navale britannique, assez éphémères. Heureusement pour lui, l'amiral de la Flotte est mort avant de voir la perte de ce pour quoi il avait si intelligemment manœuvré et combattu.

102 Bruce Catton, « Reading, Writing, and History », *American Heritage Magazine*, t. 16, Issue 3, April 1965, p. 2 (de la version électronique de l'article).

103 Georg von Hase, *La Bataille du Jutland*, *op. cit.*, appendice I, note 1, p. 140.

Portrait photographique de l'amiral John Jellicoe,  
commandant en chef de la Grand Fleet

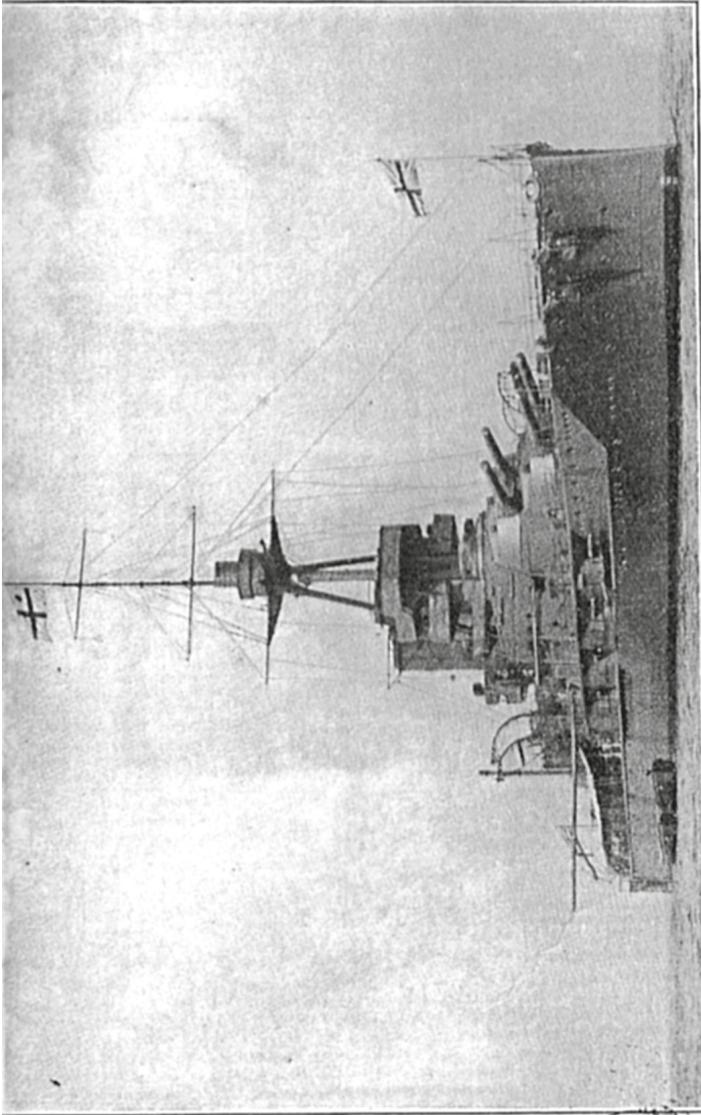
288



ADMIRAL SIR JOHN JELlicOE.

[*Sport & General.*

Source : *The Times book of the Navy*, London, *The Times*, September 1914, frontispice.



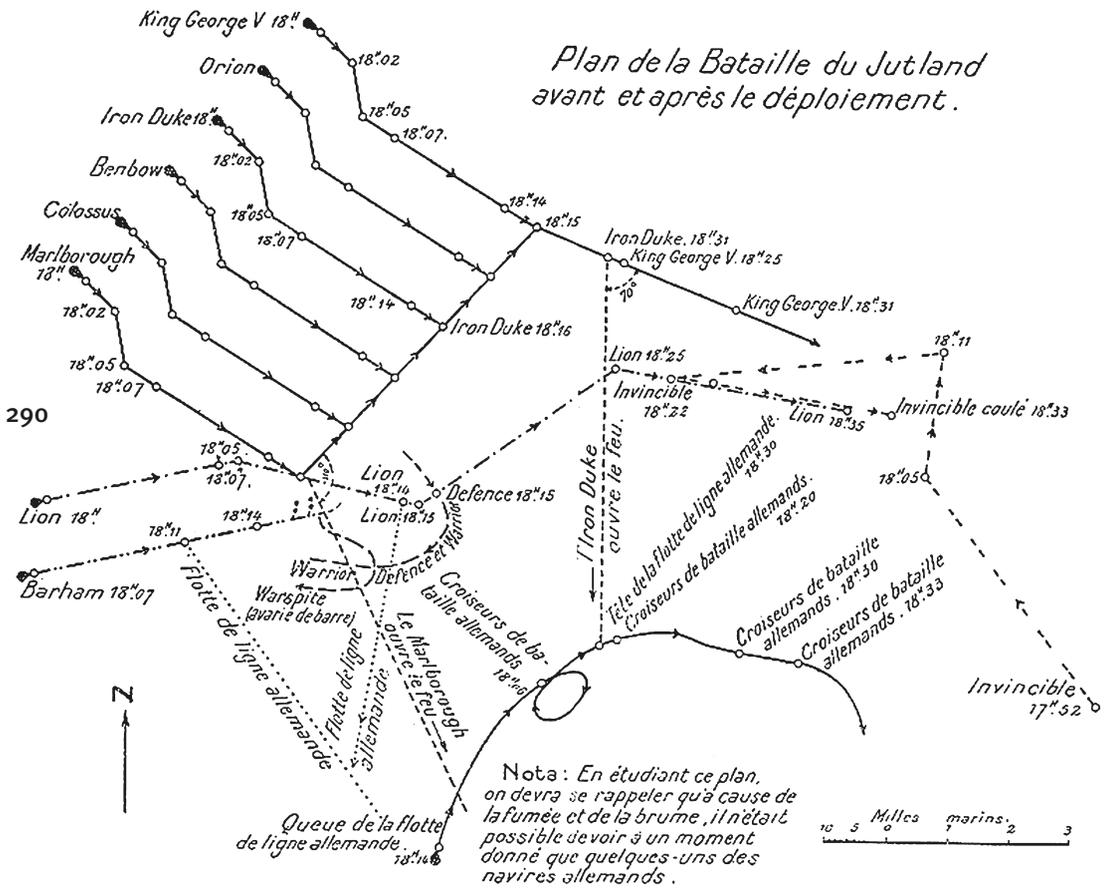
[Sport & General].

H.M.S. MARLBOROUGH.

v.

Source : *The Times book of the Navy*, London, *The Times*, September 1914,  
hors-texte entre les p. 16 et 17.

<sup>104</sup> Caractéristiques de ce navire : lancé en 1912, entré en service en 1914, 29 500 tonnes de déplacement, environ 190 mètres de long, 4 turbines, vitesse de 21,25 nœuds, 10 canons de 343 mm en tourelles doubles, 925 hommes d'équipage.



Plan de la bataille du Jutland : le déploiement

Source : Vicomte Jellicoe de Scapa, *Admiral of the Fleet, La « Grand Fleet »* (1914-1916), sa création, son développement et son œuvre, 1919, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1921, réimp. 1929, p. 328-329.

L'ÂGE DE L'AMIRAL, OU LA DIFFICILE GESTION  
DES OFFICIERS GÉNÉRAUX DE LA MARINE  
AU DÉBUT DE LA CINQUIÈME RÉPUBLIQUE (1960-1966)

*Patrick Boureille*

*Service historique de la Défense,*

*Service « Études historiques » du département Marine*

« L'un des emmerdements du chef d'état-major de la Marine, c'est de gérer le petit parc des officiers généraux. On n'imagine pas ce qu'un amiral peut être emmerdant. Mais alors quarante amiraux ! Ils ont tous un désir, celui de commander à la mer, et ils estiment qu'ils ont toujours un poste qui ne convient pas à leur valeur », disait Marc de Joybert, chef d'état-major de la Marine de 1972 à 1974<sup>1</sup>.

Plutôt que d'évoquer la gestion au quotidien de ces personnels, assez spécifiques il est vrai, il s'agit ici d'étudier quelques-uns des mécanismes de leur désignation. Le choix des premières années de la Cinquième République offre plusieurs avantages. Tout d'abord, en terme de sources : l'existence d'un dossier d'étude de la Direction du personnel militaire de la Marine (DPMM), consacré à l'ensemble des grades d'officiers de marine (officiers supérieurs et officiers généraux), permet de saisir sur une durée de six ans les principaux problèmes de sélection de cette élite militaire<sup>2</sup>. Ensuite, le fait que ces données concernent les premières années de la Cinquième République permet de juger de la pertinence et de la pérennité de la querelle héritée de la Seconde Guerre mondiale entre deux fractions des personnels de la Marine. En effet, quinze ans après la fin du conflit, les officiers supérieurs et les officiers généraux des années 1960 appartiennent à des promotions qui se sont durement affrontées. La concomitance avec l'exercice du pouvoir suprême par le général de Gaulle au cours de ces mêmes années a-t-elle abouti à une sélection qui n'aurait été fondée que sur les seuls critères de la compétence ? En d'autres termes, les choix effectués entre des candidats d'égale valeur ont-ils pu être politiques ?

1 Service historique de la Défense, département « Marine », à Vincennes (SHD-M-V), 2 GG<sup>9</sup> archives orales de l'amiral de Joybert, CD 3, pl. 11.

2 SHD-M-V, dossiers de la Direction du personnel militaire de la Marine (DPMM), n° 156.

L'accession au grade de contre-amiral nécessite de satisfaire à un certain nombre d'obligations. Tout d'abord, il faut avoir exercé les fonctions du grade de capitaine de vaisseau pendant un temps minimum : cinq ans. Ensuite, le capitaine de vaisseau doit avoir exercé pendant au moins deux ans un commandement maritime, soit en tant que capitaine de frégate, soit en temps que capitaine de vaisseau<sup>3</sup>. Enfin, la notation des officiers par leurs supérieurs intervient pour favoriser la progression des « meilleurs » éléments. Ces trois conditions visent à définir une liste d'officiers susceptibles de pourvoir aux vacances réelles au moment de l'établissement du tableau d'avancement, aux vacances résultant des retraites par limites d'âge prévues au cours des dix-huit mois suivant l'établissement de ce même tableau, ainsi qu'à la moyenne des vacances qui se sont ouvertes pour d'autres causes au cours des cinq années antérieures<sup>4</sup>.

292

L'annexe 1 confronte une conception « type » ou « idéale » – celle d'un essai de modélisation des différents flux de personnels officiers aux divers grades et rangs d'officier général) réalisé par la DPMM – et la situation « réelle » des amiraux, par ancienneté d'âge au 1<sup>er</sup> janvier 1962<sup>5</sup>. L'effectif budgétaire des officiers généraux est alors de 42. L'effectif budgétaire des vice-amiraux comprend les vice-amiraux, les vice-amiraux d'escadre et les amiraux, dont les limites d'âge sont respectivement de 60 ans pour les deux premières catégories et de 61 ans pour la troisième. Pour des raisons d'efficacité, la DPMM juge que d'emblée les amiraux dont l'effectif normal est de deux (le Chef d'état-major général et l'Inspecteur général) doivent être mis à part : « Si l'on tient pour satisfaisant leur maintien en fonction pendant au moins quatre ou cinq ans, il ne faut pas établir de courbe particulière en ce qui les concerne »<sup>6</sup>.

En conséquence, par commodité, les deux amiraux sont intégrés dans la catégorie des vice-amiraux et vice-amiraux d'escadre. Si les amiraux sont nommés pour cinq ans<sup>7</sup>, il suffit lorsque l'un d'eux arrive à l'âge de 60 ans – ce

3 La notion de « commandement maritime » s'est progressivement et partiellement substituée à celle de « commandement à la mer » jugée trop restrictive. Il s'exerce sur un élément naval, aérien ou terrestre. En outre, un certain nombre de fonctions, notamment d'état-major, ont été assimilées au commandement maritime.

4 Décès, démissions, congés sans solde et hors cadres, changement de corps, etc. *Journal officiel de la République française (JORF)* du 16 novembre 1924, p. 10-130.

5 SHD-M-V, dossiers DPMM, n°156.

6 *Ibid.*

7 Cinq ans constituent aussi le nombre moyen d'années d'activité de chaque officier général : SHD-M-V, chrono 1962, n°949, EMM/CAB 1962, brochure d'août 1962 de la DPMM intitulée « Les problèmes concernant le personnel militaire de la Marine », annexée à la circulaire n°625 EMM/CAB du 28 juillet 1962, p. 22. Voir aussi le texte du contrôleur général des armées Jacques Blanc, « La pratique française », *Sélection et formation des élites militaires*, actes du colloque du 20 janvier 1993 organisé par l'Association amicale du contrôle général des Armées, Paris, A. Pedone, 1993, p. 55-67.

qui survient tous les 30 mois – de considérer qu'il poursuit sa carrière encore une année, et que cette année-là le nombre des départs est réduit de quatre à trois, que les promotions au grade de vice-amiral seront limitées à trois au lieu de quatre, et que les nominations au grade de contre-amiral seront ramenées à huit au lieu de neuf. Cet effet de cascade ne doit jamais être perdu de vue, car il peut avoir des effets pervers : un trop fort contingent d'officiers généraux jeunes à un niveau de la pyramide des grades et des rangs a pour effet « d'embouteiller » le système et de bloquer les espoirs d'avancement de leurs cadets pendant un temps plus ou moins long. La DPMM parle alors de « bouchons » qui s'opposent à un juste avancement des tranches d'annuaire qui suivent »<sup>8</sup>. Tout ce qui concerne les officiers doit en effet « faire l'objet d'une approche et d'une étude globales. Car tout se tient : la sélection, le recrutement, la formation, l'avancement et même la reconversion »<sup>9</sup>.

Une évolution harmonieuse en 1962 aurait donc tendance à satisfaire les mouvements annuels suivants :

- neuf départs par limite d'âge : quatre vice-amiraux et cinq contre-amiraux,
- quatre promotions de contre-amiraux au grade de vice-amiral, qui se répartissent entre un au choix ancien (57-58 ans), deux au choix moyen (55-56 ans) et un au choix jeune (52-53 ans),
- neuf nominations au grade de contre-amiral pour combler les cinq départs par limite d'âge et les quatre promotions au grade de vice-amiral, qui sont ventilées ainsi : quatre nominations au choix très ancien (55-56 ans), avec une carrière nécessairement limitée au grade de contre-amiral, deux au choix ancien (54-55 ans), dont l'un est destiné à devenir vice-amiral au choix ancien à 57-58 ans et l'autre à demeurer au grade de contre-amiral, deux au choix moyen (51-53 ans) appelés à devenir vice-amiraux à 55-56 ans, un, au choix, jeune (48-49 ans) destiné à devenir vice-amiral à 52-53 ans.

De 1961 à 1966, ce graphique accompagne toutes les projections de nominations et de promotions des officiers généraux de la Marine. Ce graphique n°1 ignore cependant les multiples facteurs qui ont pu perturber dans les années passées le volume des promotions, et dont le contrecoup se ressent encore dans les années 1960. Il néglige l'accroissement des effectifs en 1951-1952 à cause de la guerre d'Indochine, ou bien celui consécutif aux événements d'Algérie en 1955-1956. De même, les effets de la loi du 30 juin 1952, qui améliore sensiblement la pyramide

8 SHD-M-V, chrono 1962, n°949, *idem*, p. 21.

9 Intervention de l'amiral Pierre Calmon lors de la table ronde « La gestion des élites militaires », animée par M. le professeur Dabezies avec la participation de M. Jean-Yves Alquier, de l'amiral Calmon, du général Lebrun et du général Roué, dans *Sélection et formation des élites militaires*, *op. cit.*, p. 121. Pierre Calmon a été directeur du personnel militaire de la Marine du 11 septembre 1990 au 1<sup>er</sup> décembre 1992.

des grades sur une période allant de 1952 à 1954, et organise le relèvement des limites d'âge entre 1952 et 1955, sont ignorés<sup>10</sup>. Il ne tient donc pas compte de tous les aléas de recrutement d'abord<sup>11</sup>, des incidents ou des inflexions de carrière des personnels recrutés ensuite, des soubresauts de l'Histoire enfin. Ne doivent pas être négligées non plus l'hétérogénéité des promotions, tant en volume qu'en qualité, l'irrégularité du nombre des départs vers des carrières civiles<sup>12</sup>, et enfin la composition en âge et en qualité de la « tranche d'annuaire » sur laquelle le choix pour l'établissement du tableau d'avancement doit porter.

Nonobstant, l'accession au grade de capitaine de vaisseau doit constituer, selon la DPMM, « la fin de carrière normale de l'officier de marine si l'on compare le niveau de recrutement de l'École navale à celui des autres corps de la fonction publique »<sup>13</sup>. La DPMM favorise, voire provoque, des départs pour que l'avancement global ait un rythme satisfaisant, tout en conservant la possibilité de les freiner de manière à n'être pas prisonnière d'une manœuvre irréversible qui lui ferait perdre ses meilleurs éléments.

294

La comparaison avec la situation « type » révèle des écarts. Ainsi, en ce qui concerne le plan d'armement de la Marine en contre-amiraux, on constate que, si la situation est « conforme » pour les années de naissance 1912 et 1911, en revanche :

- pour 1913, il manque un contre-amiral. Mais aucun capitaine de vaisseau ne remplit les conditions d'ancienneté dans son grade. 1913 est effectivement une année « creuse » puisqu'au 28 janvier 1962, on ne compte que vingt-huit officiers de marine nés cette année-là dont seulement neuf capitaines de vaisseau<sup>14</sup>. Or la pratique veut qu'au bout de 20 à 22 ans de service, une promotion d'officiers soit réduite de moitié<sup>15</sup> ;
- pour les années 1909 et 1910, il y a un contre-amiral de trop ;
- pour 1908, on relève trois contre-amiraux de trop. Seuls huit capitaines de vaisseau sont à moins de deux ans de leur limite d'âge alors que le quota normal devrait être de vingt à vingt-cinq ;
- pour 1907, selon la lecture, il y a deux ou trois contre-amiraux de trop ; pour cette année-là, seuls quinze capitaines de vaisseau sont en effet à moins de deux ans de leur limite d'âge.

10 Loi n° 52-757 du 30 juin 1952, paragraphe n° 2 « Dispositions relatives au personnel », *JORF*, 1<sup>er</sup> juillet 1952, p. 6523.

11 Laurent Suteau, « Prosopographie d'une élite militaire : le recrutement des officiers de marine issus de l'École navale entre 1945 et 1969 », *Cahiers du Centre d'études de la Défense, Histoire socioculturelle des Armées III*, Vincennes, SHD, 2007, p. 199-224.

12 Avec les Trente glorieuses et l'essor économique, les soldes des officiers ne peuvent soutenir la comparaison avec les salaires du secteur civil.

13 SHD-M-V, chrono 1962, n°949, *idem*, p. 23.

14 SHD-M-V, dossiers DPMM, n°156, « situation des amiraux par âge au 1<sup>er</sup> janvier 1962 ».

15 SHD-M-V, chrono 1962, n°949, *idem*, p. 21.

Pour ce qui est des vice-amiraux, le constat est le suivant :

- pour l'année de naissance 1910, deux vice-amiraux de trop ; au surplus, ils sont trop jeunes.
- pour 1909, un vice-amiral de trop. Lui aussi est trop jeune ;
- pour 1907, il manque un vice-amiral.
- pour 1906, on compte trois vice-amiraux en surnombre.
- pour 1905, il manque un vice-amiral.

Si l'on se focalise sur les années civiles, on constate que :

- l'année 1906 est déjà largement pourvue en vice-amiraux contrairement à 1907 qui n'en comporte aucun, mais cinq contre-amiraux, le cinquième ayant été récemment nommé (le 1<sup>er</sup> novembre 1961 : André Roux) ;
- les années 1908 et 1909 sont suffisamment pourvues en contre-amiraux pour combler les effectifs des vice-amiraux.

En conséquence, les nominations de contre-amiraux en 1962 devraient porter sur les années 1906, 1907 et 1908. Ceux de 1906 et de 1907 ne pourraient pas espérer accéder au rang de vice-amiral, puisqu'ils ne réuniraient que deux ou trois ans de grade lorsqu'ils seraient atteints par la limite d'âge. En revanche, ceux de 1908 seraient atteints par la limite d'âge en 1966 et réuniraient alors les quatre ans de grade indispensables pour postuler au grade de vice-amiral. Or il y a déjà à ce grade un vice-amiral et cinq contre-amiraux susceptibles de devenir vice-amiraux ! La conclusion de l'étude de la DPMM tombe, laconique : « Il faudra donc être prudent pour cette année 1908 ».

La reconstitution à partir de l'annuaire des officiers de marine (active), qui a abouti à l'annexe 3, permet d'identifier ces différentes données chiffrées. Ainsi, en 1962, le départ de six officiers généraux par limite d'âge est prévisible : il s'agit respectivement des vice-amiraux Monaque et Galleret nés en 1901, des contre-amiraux du Garreau, Touraille et Guermeur nés en 1904, ainsi que du contre-amiral Roux, nommé à temps<sup>16</sup> en 1961. En 1963, quatre officiers généraux seront admis dans la seconde section de leur grade : les vice-amiraux d'escadre Querville et Deroo nés en 1903 et les contre-amiraux Marchal et Martinet nés en 1905... sauf si le vice-amiral d'escadre Querville venait à être nommé amiral et si l'un des contre-amiraux ou les deux venaient à être nommés vice-amiraux ! Les départs en 1963 seraient alors réduits à un vice-amiral et un contre-amiral ou un seul vice-amiral. Les départs prévus en 1964 concerneraient l'amiral

<sup>16</sup> La promotion « à temps » consiste à informer certains officiers qu'ils seront inscrits sur le tableau d'avancement pour le grade supérieur s'ils s'engagent à demander leur mise à la retraite dans un délai donné, au moins égal à six mois, après leur promotion. Pour l'individu, l'exercice du grade supérieur pendant un semestre plein permet de bénéficier de la retraite afférente à ce grade. Pour la DPMM, une vacance dans le grade supérieur permet d'accélérer l'avancement de toute la pyramide des grades inférieurs.

Douguet né en 1903, les vice-amiraux Barthélémy et Amman nés en 1904, et les contre-amiraux Sourisseau, Cornuault et Célerier, nés en 1906, soit six officiers généraux, auxquels il faudrait ajouter l'amiral Querville s'il venait à être nommé. Enfin, en 1965, quitteraient le service actif le vice-amiral Baudouin né en 1905 et les contre-amiraux Witrand, Prache, Ferran et Cagne, tous nés en 1907, soit cinq officiers généraux auxquels il faudrait peut-être adjoindre les vice-amiraux Marchal et Martinet, s'ils venaient à être nommés, et retrancher l'un ou l'autre des quatre contre-amiraux devant partir en 1965, au cas où ils viendraient à être nommés. Aller au-delà de cette prévision à quatre ans serait risqué car les variations que subiraient les effectifs d'officiers généraux du fait de la limite d'âge seraient trop importantes par suite des promotions et des nominations.

296

Le constat de la DPMM est que le nombre des vacances prévisibles est nettement inférieur à celui de la situation « type », avec une année qualifiée de « catastrophique » à cet égard – 1963 – et une année qui tendrait à l'être s'il n'y était porté remède – 1965. Aussi est-il envisagé de nommer, en 1963, un vice-amiral et deux ou trois contre-amiraux à temps pour partir en 1963. La solution globale proposée est de nommer ou de promouvoir :

- un vice-amiral à temps pour 1963 ;
- un vice-amiral pour trois ans à temps pour 1965 ;
- deux ou trois contre-amiraux à temps pour quelques mois en 1963 ;
- deux contre-amiraux nés en 1906 qui partiraient donc en 1964 ;
- deux contre-amiraux nés en 1907 ou plus jeunes avec une promotion pour trois ans mais devant partir en 1965.

Au final, la situation serait la suivante :

- 1963 : deux ou trois (Querville ?) départs de vice-amiraux et trois ou quatre de contre-amiraux ;
- 1964 : un ou deux départs d'amiraux, deux de vice-amiraux et cinq de contre-amiraux ; « cette année serait ainsi pratiquement conforme à la situation type » ;
- 1965 : un ou deux départs de vice-amiraux et trois ou quatre de contre-amiraux.

Les conclusions tirées de cette étude sont de deux ordres : tout d'abord, la prise en compte d'une extrême hétérogénéité, d'une part, dans les âges moyens d'accession aux grades d'officiers généraux, d'autre part, dans les écarts réels avec les âges moyens (annexe n°2). Ensuite, ne pas oublier que des circonstances extérieures peuvent venir modifier, voire anéantir, ces prévisions trop mathématiques, « même si l'exception nécessaire devra confirmer la règle et la justifier »<sup>17</sup>. La comparaison des prévisions de la DPMM avec les données

17 SHD-M-V, chrono 1962, n°949, *idem*, p. 30.

tirées des annuaires de la Marine des années 1960 tend à prouver que c'est l'inverse qui est la règle, le modèle « type » ne se réalisant que très rarement.

#### Y A-T-IL EU MAINMISE DES FORCES NAVALES FRANÇAISES LIBRES (FNFL) SUR LA MARINE AU DÉBUT DES ANNÉES 1960 ?

« La Marine ne comporte aucune chapelle », a-t-on l'habitude d'entendre dans les propos des officiers généraux de cette armée. C'est sur ce point qu'il juge essentiel que l'amiral Calmon insiste lorsqu'il évoque parmi les exigences de l'institution les valeurs morales : « Nous avons une âme qui est faite des valeurs morales de nos individus, de nos personnalités. Mais pour que ces valeurs soient reconnues, il faut que l'institution ait une âme »<sup>18</sup>.

Elle ne comporte donc aucune chapelle. Du moins recèle-t-elle quelques cryptes où sont soigneusement enfouis les cadavres les plus dérangeants. Si elle n'est plus d'actualité, la querelle entre gaullistes et non gaullistes a été une réalité : lorsqu'ils viennent à évoquer les années 1960, les seconds se définissent d'ailleurs eux-mêmes comme les « mauvais » par rapport aux premiers qui auraient été les « bons » au regard du pouvoir politique en place. Inversement, alors qu'il embarque sur le croiseur *Gloire* comme officier « Transmissions » au début des années 1950, évoquant sa visite d'embarquement à son commandant, le lieutenant de vaisseau Bigault de Cazanove rapporte la violente diatribe antigauilliste qui lui est adressée, à lui qui est un pur produit de l'École navale FNFL installée au Royaume-Uni pendant la Seconde Guerre mondiale<sup>19</sup>. Quinze ans après la fin du conflit, au cours duquel la Marine a été au cœur de la confrontation entre Londres et Vichy, le fait que la Cinquième République ait été fondée par le général de Gaulle a-t-il été neutre dans la désignation des officiers généraux de cette armée ? Cette étude ne se veut pas exhaustive et n'entend donner que quelques pistes de réflexion. Sans nul doute appellera-t-elle de multiples compléments, voire quelques inflexions...

Plusieurs approches peuvent être réalisées. Tout d'abord une approche numérique. Les tableaux de l'annexe 3 présentent l'ensemble des officiers généraux et des capitaines de vaisseau remplissant les conditions pour accéder au grade de contre-amiral pour chaque année entre 1961 et 1966 au 1<sup>er</sup> janvier<sup>20</sup>. Ont été coloriées les cases correspondant à des officiers ayant combattu entre 1940 et 1943 dans les rangs des Forces navales françaises libres. Les résultats sur

<sup>18</sup> Pierre Calmon, « La gestion... », art. cit., p. 120.

<sup>19</sup> SHD-M-V, 6 GG°, archives orales du vice-amiral d'escadre Paul Bigault de Cazanove, pl. 26.

<sup>20</sup> Ces tableaux sont le fruit du croisement des données recueillies dans les *Annuaire des officiers de marine (active)* de ces années avec Émile Chaline et Paul Santarelli (dir.), *Historique des Forces navales françaises libres*, Vincennes, SHM, 2000, t. III.

la représentation numérique des officiers généraux « gaullistes » peuvent être regroupés sous la forme du tableau de l'annexe 4. On remarque tout d'abord que, pour un effectif budgétaire de 43 officiers généraux, les officiers ayant combattu du côté de la France libre forment un groupe incontestablement minoritaire : entre 21 et 28 %. Les ratios des divers groupes d'officiers des FNFL en comparaison avec les officiers de grade équivalent restés fidèles à Vichy et/ou ralliés aux Alliés après 1942 sont par ailleurs représentés dans l'annexe 5. Très clairement, il y a une « surreprésentation » des éléments FNFL dans les sphères dirigeantes de la Marine au début des années 1960, si l'on compare ces données aux pourcentages que ces éléments représentaient au sein de l'ensemble des officiers ayant leur grade en 1943.

298

A quoi peut-on attribuer ce phénomène ? La première explication venant à l'esprit est la politique d'épuration pratiquée au sein des forces armées à la fin de la Seconde Guerre mondiale : elle aurait en quelque sorte décapité la fraction de la Marine restée fidèle au gouvernement de Vichy de ses meilleurs éléments, de sorte que, sur des promotions étiques, le choix se serait porté sur des éléments FNFL quelques années plus tard. Ce raisonnement est faux pour plusieurs raisons : tout d'abord l'épuration n'a pas été très sévère puisqu'elle n'a touché que 6 % des officiers supérieurs<sup>21</sup>. Bien plus efficaces furent les effets de la loi sur le dégageant des cadres<sup>22</sup> car, trois ans après la fin de la guerre, selon les différents grades d'officiers supérieurs de la Marine, le pourcentage des départs a varié de 18 à 50 %, et ils ont touché essentiellement des officiers n'appartenant pas aux FNFL. Parmi ces derniers, seuls ont quitté le service entre 1945 et 1948 ceux qui n'appartenaient pas à la marine militaire par profession : les marins du commerce et autres capitaines au long cours notamment. Cela a pu jouer dans le cas de certaines carrières. Ainsi, le jeune lieutenant de vaisseau Georges Cabanier termine la guerre au grade de capitaine de vaisseau : si le premier de ces grades a été peu touché par les mesures prises par la commission Sablé et beaucoup moins que le second par les mesures de dégageant des cadres, Cabanier a pu bénéficier d'une moindre concurrence en tant que capitaine de vaisseau avec le départ de 48 % des officiers de ce grade entre 1945 et 1948. Il n'en est pas moins vrai que cet officier supérieur d'une rare intelligence se distingue très tôt de ses pairs...

21 L'appellation « officiers supérieurs » regroupe les capitaines de corvette, capitaines de frégate et capitaines de vaisseau. Voir Jean-Baptiste Bruneau, « L'assainissement du « Grand Corps » : l'épuration des officiers de marine au sortir du second conflit mondial », *Chronique d'histoire maritime*, 4/2006, p. 123-140.

22 *JORF*, arrêté du 2 octobre 1944 créant une commission chargée d'examiner les cas du personnel à statut militaire de la Marine, page 1215 ; loi n°46-607 du 5 avril 1946, p. 2870-2887.

Il n'y a pas eu de coups de frein apportés à la carrière des éléments les plus prometteurs issus des rangs des FNFL sous la Quatrième République. La lecture de la courbe des nominations au grade de contre-amiral pour les années 1951-1966 montre que Georges Cabanier, André Jubelin et André Patou accèdent à ce grade benjamins de leur promotion, respectivement à l'âge de 45 ans pour le premier et de 46 ans pour les deux suivants. De la même manière, la courbe des promotions au grade de vice-amiral confirme la perception précoce par la DPMM des capacités de Georges Cabanier qui obtient sa troisième étoile le 1<sup>er</sup> novembre 1956. Contrairement au chef de la France libre, les plus brillants éléments des FNFL ne semblent pas avoir connu de traversée du désert.

Mais cela n'est pas une règle pour tous les éléments FNFL. Ainsi, nés en 1906, la même année que Georges Cabanier, Bernard Ybert et Jean Cloarec piétinent dans les grades de capitaine de frégate, qu'ils atteignent en 1946 et 1945, et de capitaine de vaisseau qu'ils franchissent respectivement en 1951 et 1955. Leur camarade de promotion (1925) de l'École navale commande alors la marine en Indochine-sud en tant que contre-amiral. La différence vient de la seconde guerre mondiale : si Ybert rallie les FNFL dès août 1940, il est officier de la marine marchande à l'origine et enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe de réserve en septembre 1939. Il achève la guerre comme capitaine de corvette. Jean Cloarec, pour sa part, est lieutenant de vaisseau au début du conflit ; il rallie la France libre à travers les réseaux de la Résistance et le conflit s'achève pour lui avec le grade de capitaine de frégate. Cela tend à prouver que les carrières de tous ces officiers issus des FNFL sont singulières et ne peuvent se couler dans un moule commun.

Un autre indice de ces singularités peut être relevé dans les mémoires du secrétaire d'État à la Marine du gouvernement Guy Mollet, Paul Anxionnaz, qui se revendique à la fois franc-maçon, radical mendésiste et antigauilliste militant. C'est le chef d'état-major général de la marine, Henry Nomy, qui signale les capacités de Cabanier à Anxionnaz<sup>23</sup>. L'entente entre les deux hommes est paradoxalement immédiate, Anxionnaz appréciant la compétence de Cabanier, Cabanier l'honnêteté intellectuelle d'Anxionnaz :

Un important problème se pose, qui m'amène à faire preuve d'autorité. Le tableau d'avancement m'est soumis. Cabanier m'apporte la preuve que les jeunes officiers ayant appartenu aux Forces françaises combattantes et qui, pendant la guerre, se sont battus face à l'ennemi, non seulement ne semblent pas recevoir l'avancement légitime, mais même semblent mis à l'écart, au bénéfice de ceux qui ont préféré passer la guerre dans l'inaction, dans le port d'Alexandrie ou

23 Paul Anxionnaz, *Trois républiques*, Paris, La Pensée universelle, 1988, p. 247.

aux Antilles. Je suis contraint de refaire le tableau d'avancement, sans tenir compte des propositions de l'amiral, directeur du personnel<sup>24</sup> qui, visiblement, préfère les hommes de Vichy aux résistants. Ce remaniement du tableau fait, paraît-il, grincer des dents ça et là. Certains propos me sont rapportés qui me donnent à penser que j'aurai un compte à régler avec la direction du personnel dont le titulaire est le seul officier général qui semble ne pas s'incliner devant ma nomination rue Royale<sup>25</sup>.

Il est effectivement en février 1957 « promu » inspecteur des réserves et le vice-amiral Lancelot le remplace aux fonctions de directeur du personnel de la Marine<sup>26</sup>.

La vérité incite donc à nuancer en fonction des différentes responsabilités assumées un propos tel que celui-ci, tenu récemment par un officier<sup>27</sup> qui exprimait une idée qui, visiblement, lui était chère :

300

À la fin de la guerre, il y a eu le problème des Forces Françaises Libres en général, se distribuant en FFI, en FFL et en FNFL... Ce qui se passait, c'est qu'il y avait des officiers supérieurs de très haute qualité qui ont donné leur démission. Cela a fait un certain vide et dans chaque tableau d'avancement, les officiers FNFL prenaient pratiquement un an d'avance sur nous.

Un deuxième enseignement peut être tiré de la représentation numérique des officiers généraux « gaullistes ». Sur la période 1961-1966, les officiers issus des rangs des FNFL occupent les grades les plus élevés : de la moitié à la totalité des postes d'amiraux et de 25 % à 45 % des postes de vice-amiraux d'escadre et vice-amiraux. Encore conviendrait-il de leur associer des personnalités aussi atypiques que le vice-amiral Philippon : résistant notoire et réfractaire à tout travail au sein de la commission d'épuration de la Marine créée par l'ordonnance du général de Gaulle de 1944 et dirigée par l'amiral Sablé<sup>28</sup>, démissionnaire en

24 Ce vice-amiral, DPMM au moment où Anxionnaz est secrétaire d'État à la Marine, est Willaume. Entre août 1940 et août 1944, il était adjoint au directeur de la marine marchande à Paris. Si les propos anti FNFL que lui prête Anxionnaz sont exacts, on doit pourtant faire remarquer que l'amiral d'Argenlieu s'était porté garant en 1944-1945 de ses compétences hors pair d'officier devant la commission de réemploi et avait réclamé pour lui le commandement d'une des plus belles unités de la flotte.

25 Paul Anxionnaz, *Trois républiques*, op. cit., p. 250-251.

26 Jean de Préneuf et Philippe Vial, « De Dakar à Suez, un itinéraire emblématique : l'amiral Lancelot », *Revue historique des Armées*, 1998/1, p. 92-112.

27 Cet officier général a souhaité garder l'anonymat.

28 « Parce que ces gens-là ont pu commettre des imprudences ou des étourderies mais ils n'ont pas démérité. Il est indigne de les faire passer au tourniquet et je ne me prêterai en rien à cela. C'est repoussant. J'en suis malade », déclarait-il à du Garreau de la Méchenie. Et de se faire porter pâle dès le lundi suivant : Jean Philippon, *Le Métier de la mer*, Paris, France-Empire, 1971, p. 385-386.

1958 pour protester contre une réforme de la Marine, et réintégré d'office par le général de Gaulle qui le prend à son état-major particulier. Il mérite d'être agrégé à ce groupe des officiers généraux « gaullistes ». Le même diagnostic peut être fait pour Francis Lainé, capitaine de corvette affecté en septembre 1942 au cabinet du secrétaire d'État à la mer à Vichy, l'amiral Auphan, avant d'être placé en congé d'armistice en décembre, et de rallier l'Afrique du Nord en août 1943, date à laquelle il est placé à la tête de la 3 F à Agadir. Devenu un spécialiste reconnu de l'aéronavale, il achève en 1967 une brillante carrière comme vice-amiral d'escadre commandant l'escadre de l'Atlantique.

Cette irruption des représentants des FNFL dans les plus hautes sphères peut être datée de 1960. En effet, au moment où le chef d'état-major général de la Marine, l'amiral Nomy, quitte ses fonctions et où l'amiral Cabanier lui succède, le major général, le vice-amiral d'escadre Monaque, est écarté des postes éminents. Nomy avait pourtant demandé pour lui le poste d'inspecteur général des forces maritimes et aéronavales, le 20 juin 1960. À sa place est nommé l'amiral Querville. Paul Monaque est mis à la disposition du ministre des Armées, le 1<sup>er</sup> juillet 1960, avant d'être promu président du comité d'océanographie et d'étude des côtes le 28 mai 1961<sup>29</sup>, puis commandant en chef dans l'océan Indien, le 20 juillet de la même année. C'est le sommet de l'état-major de la Marine qui se trouve intégralement renouvelé à ce moment-là.

Par ailleurs, la relève de ces personnalités réputées proches des idées gaullistes semble assurée car certains éléments qui s'agrègent au corps des officiers généraux à cette époque sont nommés très tôt dans la carrière et sont longtemps en poste. Lorsque la note de la DPMM parle, en 1962, de deux vice-amiraux, nés en 1910, « de trop et de surcroît trop jeunes », elle fait référence à la comparaison avec la situation « type » ou « idéale » pour l'excès et au fait que les vice-amiraux Patou et Lahaye, puisque c'est d'eux dont il s'agit, resteront très longtemps aux affaires. Est-ce la crainte d'un rajeunissement excessif ou celle de la création d'un « bouchon » contraire à la volonté de ménager à tous un avancement régulier ? L'amiral Calmon dit quelques années plus tard à ce propos :

Moi en tant que directeur du Personnel, j'ai en mémoire un petit nombre d'erreurs faites lors de l'établissement des listes d'aptitude en inscrivant des officiers qui étaient extrêmement brillants dans le grade de capitaine de vaisseau et qui l'étaient moins quand ils avaient des responsabilités supérieures. On ne peut pas aller trop loin dans un rajeunissement pourtant souhaitable<sup>30</sup>.

29 Décision n° 303 M/PM1/E du 23 mai 1961.

30 Pierre Calmon, « La gestion... », art. cit., p. 137.

Les limites d'âge prévisibles en 1962 pour les vice-amiraux Patou et Lahaye se situent à 60 ans, donc en 1970 : le premier aura exercé à cette date les fonctions d'officier général durant quatorze ans et le second durant douze ans...

Deux autres exemples peuvent être pris : les amiraux Ielhe et Daille. Le premier, né en 1914, accède aux étoiles en 1964 et n'est atteint par la limite d'âge qu'en 1974. La même trajectoire météorique caractérise l'itinéraire de l'amiral Daille. Seul un pétrolier soviétique pouvait arrêter le 6 juin 1971 une telle ascension... Ce jour-là, à 4h09, à 60 milles au large de Carthagène (Espagne), le *Général Boucharov*, pétrolier soviétique, aborda par le travers l'escorteur d'escadre *Surcouf* à bord duquel avait pris place l'amiral Daille commandant l'escadre de la Méditerranée : le bilan très lourd – neuf disparus et un mort – a sans nul doute pesé dans l'avancement de l'amiral Daille que tous voyaient accéder sous peu aux fonctions de chef d'état-major. Ces deux officiers se succèdent au poste d'inspecteur général de la marine entre 1971 et 1977.

302

Les grades les plus élevés correspondent-ils aux fonctions clefs de la Marine ? Le tableau 6 présente les fonctions assumées par les officiers généraux réputés « gaullistes » au sein de la Marine en 1961, une des années où leur nombre fut le plus important : 12 sur 43. On constate que, sur les très grands postes opérationnels, rares sont ceux qui leur échappent, comme le commandement de l'escadre (vice-amiral d'escadre Barthélémy). Au sein de l'administration centrale, ils n'occupent pas les postes de chefs de division mais le sommet de la pyramide. En 1961, l'intégralité des préfectures des régions maritimes est en revanche pourvue par des officiers généraux « gaullistes ».

Enfin, si l'on s'intéresse à l'une des instances de décision les plus importantes de la Marine à cette époque, à savoir le Conseil supérieur de la Marine et plus particulièrement aux membres titulaires de ce Conseil, le constat est visible sur l'annexe 7. On constate une forte représentation des officiers « gaullistes », même s'ils ne forment jamais la totalité du CSM. Ils constituent toujours la moitié des effectifs et certaines années (1965 et 1966) les deux tiers, le Président non compris, puisque de droit il s'agit du ministre des Armées (Pierre Messmer).

Nous ne saurions aller plus loin sans autre documentation. L'examen de la liste d'aptitude pour le grade d'officier général est une des questions étudiées en priorité lors de la session du CSM de décembre. Malheureusement, les *verbatim* de ces discussions manquent...

En conclusion, pourvoir aux différents postes du tableau d'effectifs des officiers généraux de la Marine entre 1961 et 1966 a constitué un casse-tête pour la DPMM qui a tenté de rationaliser les flux tout en respectant les compétences spécifiques exigées par les postes à pourvoir. Mais cette vue mathématique s'est trouvée en permanence contrecarrée par des choix politiques.

Les années 1961-1966 ont-elles été la période correspondant à l'arrivée à maturité d'une promotion d'officiers qui avait pour particularité de s'être illustrés au cours de la Seconde Guerre mondiale ? Ou bien la surreprésentation de ces officiers tenus logiquement pour particulièrement loyaux à l'égard du général de Gaulle est-elle l'effet d'une volonté politique en ces temps troublés de la fin de la guerre d'Algérie<sup>31</sup> et du virage amorcé vers la Marine de l'âge atomique ? Quelques éléments de réflexion ont été ici versés au dossier mais nous nous garderons de prendre parti et encore plus de trancher.

---

31 Le vice-amiral Ploix, FNFL de la première heure, décida contre l'avis du ministre des Armées de se porter témoin au procès du général Salan. Pour ce manquement au devoir de réserve, il fut placé en disponibilité et admis par anticipation dans la seconde section de son grade.



## État numérique des officiers supérieurs au 27 octobre 1961

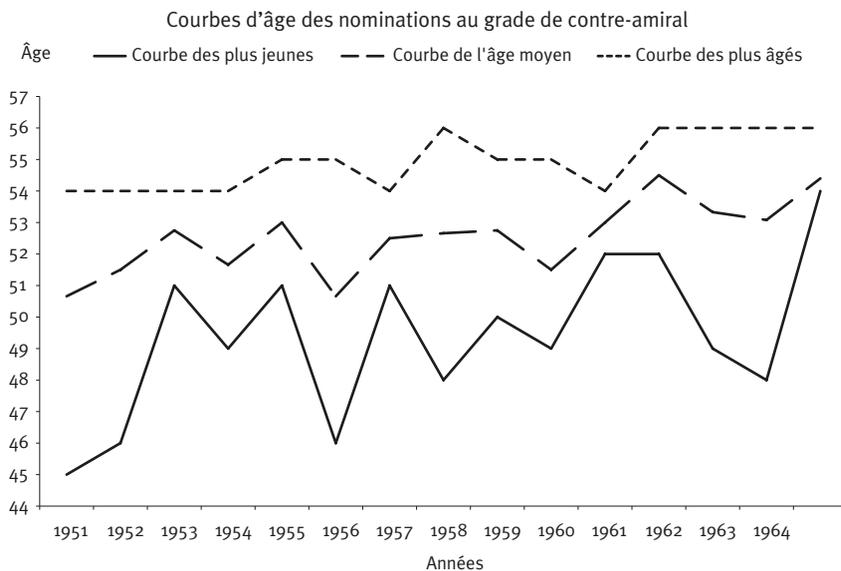
	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
CV	10	23	24	23	19	9	13	12	2					
CF		4	11	13	22	19	21	9	22	34	28	16	15	6
CC				2	2		4	6	8	8	24	44	87	48
Promus av. le 01 07 1955												1	3	4
Promus ap. le 01 07 1955													1	6
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>43</b>	<b>28</b>	<b>38</b>	<b>27</b>	<b>32</b>	<b>42</b>	<b>52</b>	<b>61</b>	<b>106</b>	<b>64</b>

<i>Cap de V<sup>ess</sup></i>				9	9										<i>Total : 41</i>
<i>à examiner</i>								8							
<i>en 1961</i>						6		6							
										2					
															1
Âge 1962	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	
Âge 1961	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	
Nés en	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	

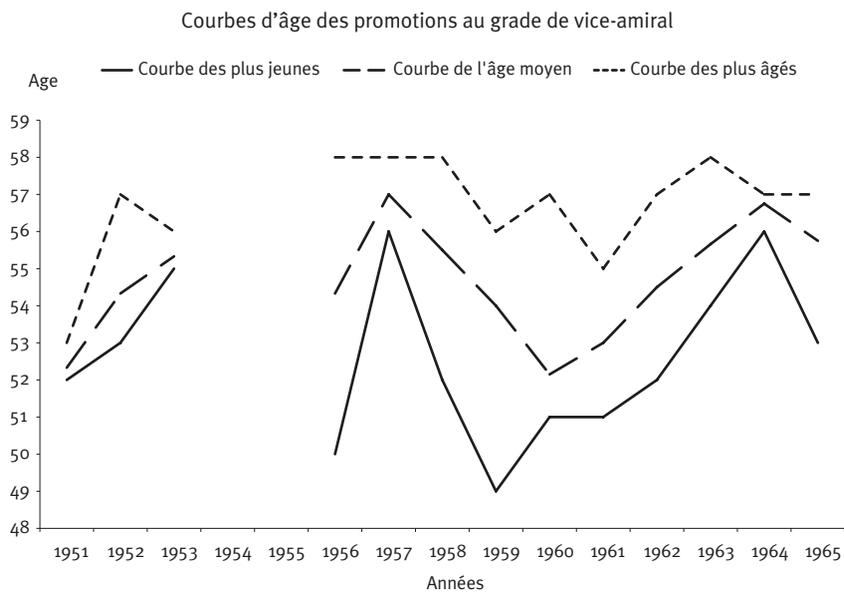
SHD-M-V, dossiers de la Direction du personnel militaire de la Marine (DPMM), n° 156.

## ANNEXE 2

306



SHD-M-V, dossiers de la DPMM, n° 156.



SHD-M-V, dossiers de la DPMM, n° 156.



## ANNEXE 4

Proportions des officiers ayant combattu entre 1940 et 1943 dans les rangs des Forces navales françaises libres (FNFL) parmi les officiers généraux (1961-1966)

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Amiraux	2/2	1/2	2/2	2/3	2/4	3/3
VAE et VA	6/16	7/16	6/15	4/14	4/13	4/16
Contre-amiraux	4/25	4/25	4/26	3/26	4/26	3/24
<b>Total</b>	<b>12/43</b>	<b>12/43</b>	<b>12/43</b>	<b>9/43</b>	<b>10/43</b>	<b>10/43</b>

*Annuaire des officiers de marine (active) des années 1940 à 1943 ; Émile Chaline et Paul Santarelli, Historique des Forces navales françaises libres, Vincennes, SHM, 2000, t. III.*

## ANNEXE 5

Ratios des divers groupes d'officiers des Forces navales françaises libres en comparaison avec les officiers de grade équivalent restés fidèles à Vichy et/ou ralliés aux Alliés après 1942

	FNFL	Autre	Ratio
Officiers généraux	2	56	3.5 %
Capitaines de vaisseau	5	145	3.45 %
Capitaines de frégate	16	251	6.37 %
Capitaines de corvette	38	415	9.15 %
Lieutenant de vaisseau	94	768	12.23 %
Enseigne de vaisseau 1 <sup>e</sup> classe	122	998	12.22 %
Enseigne de vaisseau 2 <sup>e</sup> classe	79	191	41.4 %
<b>Total</b>	<b>336</b>	<b>2824</b>	<b>11.9 %</b>

*Annuaire des officiers des Forces navales françaises libres 1943 ; Annuaire de la Marine de 1943 ; SHD-M-V, 39 CC 9 « Effectifs de la Marine 1939-1956 ».*

## ANNEXE 6

Fonctions assumées par les officiers généraux réputés « gaullistes » au sein de la Marine en 1961

Nom	Fonctions
Amiral P. Ortoli	Inspecteur général
Amiral G. Cabanier	Chef d'état-major
VA A. Patou	Major général
CA F. Lainé	Sous chef d'état major
CA F. Bailleux	Chef de la division Navires-Armes
VA P. Suquet	Chef de la division Aéronautique
CA P. Dartigues	Chef du 3 <sup>e</sup> bureau Opérations
VA L. Deroo	Directeur du Personnel Militaire de la Flotte
VAE J. Querville	Commandant en chef les forces maritimes françaises en Méditerranée et Préfet maritime de la 4 <sup>e</sup> région maritime
CA J. Philippon	Commandant les porte-avions et l'aviation embarquée
VA R. Barthélémy	Commandant l'escadre
CA P. Poncet	Commandant l'escadre légère
CA J. Witrand	Commandant la 1 <sup>re</sup> flottille d'escorteurs d'escadre
CA M. Burin des Rozières	Commandant la 3 <sup>e</sup> flottille d'escorteurs d'escadre
CA A. Martinet	Commandant les Forces maritimes du Pacifique
VA J. Évenou	Préfet maritime de la 1 <sup>re</sup> région maritime
VAE A. Jubelin	Préfet maritime de la 2 <sup>e</sup> région maritime
CA C. de Scitivaux de Greische	Commandant l'arrondissement maritime de La Pallice
VAE P. Galleret	Préfet maritime de la 3 <sup>e</sup> région maritime
CA C. La Haye	Commandant de la Marine dans la zone maritime de l'océan Indien
CA L. Ploix	Commandant l'arrondissement maritime de Lorient
CA H. Rousselot	Major général de la base stratégique de Bizerte

*Annuaire des officiers de marine (active), 1961, Paris, Imprimerie nationale, 1961.*

## ANNEXE 7

Représentation des officiers « gaullistes » au Conseil supérieur de la Marine

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Président	Messmer					
	Le Bigot					
Vice Pdt	Cabanier					
Titulaires	Ortoli	Querville	Amman	Amman	Jubelin	Jubelin
	Querville	Douguet	Douguet	Patou	Barthélémy	Patou
	Monaque	Monaque	Baudouin	Baudouin	Amman	Meynier
	Sap	Jubelin	Jubelin	Jubelin	Patou	Lahaye
	Barthélémy	Barthélémy	Barthélémy	Barthélémy	Évenou	Évenou
		Galleret	Galleret		Lahaye	Lainé

SHD-M-V, sous-série 3 BB<sup>8</sup> CSM.



## Varia



## CONDITIONS DE VIE ET SOLIDARITÉ À BORD DES NAVIRES MARCHANDS BORDELAIS, DE LA FIN DE LA GUERRE DE SEPT ANS À LA GUERRE D'AMÉRIQUE

*Christophe Grosvallet*

Au cours des siècles, la mer permit à des milliers de marins bordelais de gagner leur vie. Mais l'océan Atlantique était dangereux, voire mortel, surtout à cause de ses violentes tempêtes. Les marins du XVIII<sup>e</sup> siècle étaient comme l'élément naturel qu'ils sillonnaient : mobiles, indomptables, imprévisibles et violents. Et l'homme de mer bordelais, bien que seulement un tiers des équipages des navires marchands de cette période soit réellement originaire de Bordeaux ou de ses environs<sup>1</sup>, n'échappait pas à cette définition.

Face à la dureté des conditions de vie à bord et à l'obligation de respecter une hiérarchie très stricte, les marins savaient pourtant se montrer unis et solidaires. Les voyages étaient longs et périlleux mais l'entraide mutuelle permettait à chacun de faire face à l'éloignement familial, la solitude, la peur ou la mort<sup>2</sup>. Cette cohabitation en vase clos pendant plusieurs mois finissait inmanquablement par créer des affinités, un esprit d'équipe et de solidarité que les marins savaient montrer dans les moments difficiles des traversées océaniques.

### LA SOLIDARITÉ FACE À LA VIOLENCE DE LA MER

#### Marins et navires face aux dangers de la mer

Les avaries sont fréquentes et nombreuses au cours des traversées océaniques, le plus souvent à cause des conditions météorologiques. Les récits des capitaines bordelais comportent des expressions qui laissent transparaître toute la violence des éléments : mer monstrueuse, vent soufflant avec furie, lame d'une hauteur prodigieuse, tempête furieuse avec pluie, grêle et vent, « mer horrible ne semblant qu'une fumée par la force du vent qui enlevait la surface de l'eau »,

1 Paul Butel et Jean-Pierre Poussou, *La Vie quotidienne à Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1980, p. 91.

2 Alain Cabantous, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984.

« équipages soulevés sur le pont et dans leur hamacs »<sup>3</sup>... Face à ces éléments déchaînés, il est aisé de comprendre que de nombreux équipages soient arrivés à Bordeaux fatigués par tous les dangers qu'ils avaient courus. Mais eux avaient au moins la chance de rentrer ! En effet, les déclarations où le capitaine fait état d'un ou de plusieurs marins décédés pendant la traversée océanique sont légion. La plupart du temps, ces marins meurent noyés. Le 31 juillet 1774, sur la *Geneviève* de Bordeaux, le mousse Jean Ferreyre,

étant occupé sur le pont à laver ses petites hardes, fut surpris par le milieu du corps par les écoutes des voiles d'étai et marquise au moment où il trempait ses hardes dans l'eau, et il fut emporté à la mer à plus de 10 brasses du bâtiment ; qu'aussitôt, l'officier de quart fit faire toutes les manœuvres convenables pour lui donner du secours ; on lui jette même une cage à poules pour tacher de le sauver s'il avait pu s'y soutenir ; mais toutes ces précautions furent malheureusement inutiles et cet enfant disparu, le navire allant lors vents arrière toutes voiles dehors, les bonnettes garnies à tribord, faisant 2 lieues par heure, de manière qu'il fut obligé de suivre son voyage<sup>4</sup>.

314

La maladresse, l'imprudence, l'ignorance, ou tout simplement la malchance pouvaient être mortelles sur un navire !

D'autres fois, il s'agit de décès consécutifs à une chute. En effet, même en pleine tempête, le navire devait continuer à être manœuvré, les voiles affalées, les quarts assurés : il fallait toujours des hommes sur le pont. Malgré leur expérience et leur habileté, beaucoup de marins se sont fait surprendre par des coups de mer ou des coups de vents violents. Le travail dans la mâture était le plus périlleux : les accidents y étaient fréquents, et le plus souvent mortels. Étienne Linier, matelot sur le *D'Alembert* de Bordeaux<sup>5</sup>, décéda « à la suite d'une chute qu'il eut le malheur de faire, étant tombé du haut de l'étague du grand hunier sur le gaillard où il se fracassa entièrement la jambe gauche et malgré tous les soins et secours qu'on a pris pour lui, il est mort ». Quelques fois, des coups de mer pouvaient provoquer une véritable hécatombe comme en 1764, sur la *Marie Catherine* du Havre<sup>6</sup>. Parti de La Martinique pour Bordeaux, ce

3 Archives départementales de la Gironde (ADG), 6B1722, déclaration de Pierre Bargeau, capitaine de *La Bonne Mère de Bordeaux*, le 8/02/1777. Pour cette citation, comme pour les suivantes, nous avons respecté l'orthographe des documents.

4 *Ibid.*, 6B1691, déclaration de Pierre Touronnet, capitaine de la *Geneviève de Bordeaux*, le 1/09/1774.

5 *Ibid.*, 6B1653, déclaration de François Tanays, capitaine du *D'Alembert de Bordeaux*, le 26/06/1772.

6 *Ibid.*, 6B1513, déclaration de Guillaume Dulong, 2<sup>e</sup> capitaine de la *Marie Catherine du Havre*, le 28/02/1764.

navire se trouvait vers les Bermudes quand plusieurs coups de mer successifs emportèrent en peu de temps cinq hommes de son équipage dont son capitaine, son charpentier et le premier lieutenant. Aucun d'eux ne put être sauvé malgré les efforts de l'équipage.

Un constat s'impose face à la violence naturelle de la mer : quand un homme tombait de la mâture ou à la mer, les chances de survie étaient infimes. Les blessures graves, fractures des membres ou du crâne, côtes cassées... étaient en général mortelles à cause de leur gravité, de la médiocrité des connaissances du chirurgien, de ses faibles moyens matériels, ou tout simplement à cause de la situation dans laquelle se trouvait le navire à ce moment-là. Il était en effet très difficile d'opérer ou de soigner un blessé grave en pleine tempête avec le roulis, le tangage et l'eau qui rentrait de partout. Il faut aussi savoir qu'à l'époque très peu de marins savaient nager. Et même en sachant nager, il était difficile d'espérer rester à la surface au milieu d'une mer démontée ayant des creux de plusieurs mètres. Pourtant, le réflexe solidaire de tout marin était de porter secours au camarade tombé dans les flots. Du haut du bateau, les marins lançaient au malheureux des bouts de cordes, des linges noués entre eux, ou tout objet pouvant flotter (cage à poule, tonneau...), auquel il serait susceptible de s'agripper en attendant que le navire stoppe ou fasse demi-tour, et que le canot du navire soit mis à l'eau pour venir le récupérer. Mais le plus souvent cela était inutile : le malheureux était englouti en quelques minutes.

Si les hommes étaient soumis à de rudes épreuves au cours de ces traversées transatlantiques, que dire du navire ! Ce dernier, ballotté par les flots, chahuté par les vents, heurté de tous côtés par des lames d'une force prodigieuse, couvert par des coups de mer qui s'écrasaient violemment sur ses ponts, subissait une épreuve de force dont l'équipage faisait tout pour en sortir vainqueur. Les avaries telles que voiles emportées, vergues brisées, mâts craqués ou cassés, voie d'eau, étaient les plus communes. Elles étaient inhérentes aux voyages au long cours et aux traversées océaniques. Chacune d'entre elles étaient unique à cause du navire, de l'époque du voyage, de la route suivie et des conditions météorologiques rencontrées. L'océan Atlantique nord est parcouru toute l'année par des tempêtes, mais celles qui ont lieu entre novembre et février sont en général les plus violentes, comme le démontre le témoignage qui suit : le 23 janvier 1773, à 10 heures du matin, alors que *L'Heureux* de Bordeaux<sup>7</sup>, commandé par Jean Gramon, cherche à entrer dans la Garonne après une traversée océanique assez courte – il était parti du Cap le 5 décembre 1772 –, il reçoit plusieurs coups de mer alors qu'il « donne dans les passes ». Ces coups

7 *Ibid.*, 6B1663, déclaration de Jean Gramon, capitaine de *L'Heureux de Bordeaux*, le 28/01/1773.

de mer « délassèrent tout le côté de bâbord, emportèrent la cuisine, le canot, un mat de hune de rechange... », et firent aussi de gros dégâts à l'arrière où « toutes les cages à poules, toute la batterie de cuisine et le banc de quart... » furent également enlevés. De nombreux autres ustensiles passèrent par-dessus bord et la barre de fer du gouvernail fut faussée par le choc. Le capitaine raconte que, presque au même moment, un coup de mer « emporta dehors Louis Gramon fils du déclarant lieutenant » ainsi que le maître d'équipage et un matelot ; il fut impossible de les secourir. Ce même coup de mer « cassa le bras à un autre matelot et le timonier fut jeté comme mort sur le pont... par la force de la roue du gouvernail ». Alors que le navire est en vue de Soulac, il talonne « sur la pointe des Olives » mais il parvient à « parer la pointe de Grave » et à entrer dans la rivière à 1 heure 30. Le bâtiment a, à ce moment-là, 2 pieds et demi d'eau dans sa cale et fait 4 pouces d'eau par heure : l'équipage doit donc pomper. À 17 heures, l'*Heureux* mouille à Pauillac où « l'équipage se trouvant accablé de fatigue, couvert de contusion et de meurtrissures eut beaucoup de peine à parvenir à serrer les voiles ». Le capitaine doit recruter 8 hommes dans les jours qui suivent pour manœuvrer le navire et faire pomper l'eau qui reste à bord.

#### Le refuge dans la prière face aux dangers

Face à la fureur dévastatrice et à l'impétuosité des éléments que nous venons de décrire, une partie de l'équipage – le plus souvent ceux de la maistrance et les matelots –, voyant la détresse dans laquelle il se trouvait, demandait au capitaine de placer le navire sous la protection de Dieu, de la Vierge ou d'un Saint, par l'entremise d'un vœu ou d'une prière<sup>8</sup>. Si le marin survivait à la tempête ou à l'épreuve qu'il traversait, il se devait d'accomplir sa promesse. En 1765, le Blayais Guillaume Sebillieu affronte une terrible tempête au cours de son retour en France sur le *Saint Antoine des Âmes*, qu'il commande. Alors que ses mâts tombent et que ses voiles sont emportées les unes après les autres par les bourrasques de vent, le capitaine se tourne vers la prière :

Les yeux levés vers un ciel tourmenté de nuages d'encre, après avoir recommandé mon âme à Dieu, je lui promis que si je réchappais de la perte qui menaçait mon vaisseau, je donnerai chaque année aux pauvres de notre ville de Blaye la somme justement comptée de 20 livres.

Si sa prière fut bien entendue, notre capitaine ne tint sa promesse qu'en rédigeant son testament en 1784. Il y demandait en effet qu'après son décès, une somme de 320 livres – correspondant aux 20 livres qu'il aurait dû donner

<sup>8</sup> Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles (vers 1660-1794)*, Paris, PubliSud, 1991, p. 444 sq.

chaque année depuis 1765 – soit partagée entre les pauvres de l'hôpital de Blaye et le curé de la paroisse pour la restauration de l'église<sup>9</sup>.

Le vœu intervient quand le marin sent que seule la prière et l'intervention divine peuvent encore le sauver des éléments déchaînés :

[...] que pendant 3 minutes ils auraient été sans espérance de salut et se seraient trouvés comme englouti sous l'eau ne voyant plus le plat bord du navire ; que l'équipage ayant demandé un vœu pour le salut commun et ne voyant effectivement de ressource que dans la prière, ils auraient alors dirigé leurs intentions vers la providence par l'intercession de Notre Dame de Bon Secours<sup>10</sup>...

Et lorsque le vœu formulé permet au navire d'échapper à une mort certaine, l'équipage parle de miracle comme sur *Le Voltigeur* de Bordeaux<sup>11</sup>. Parti du Port-au-Prince pour Bordeaux en février 1774, il rencontre du mauvais temps pendant sa traversée et commence à faire de l'eau. L'équipage doit donc actionner les pompes. Le 16 mars, de violents coups de mer font entrer beaucoup d'eau à bord. « Le jeudi saint », le mauvais temps augmente et le bâtiment se retrouve au cœur « d'une furieuse tempête qu'il s'en ait jamais vu », selon les termes du capitaine Joseph Malavergne Lauzun. La chambre et l'entrepont sont « à demi plein d'eau », les futailles de café à la dérive dans la cale, et la mâture très abîmée. Le « jour de Pâques », la tempête n'a pas faibli et le « mercredi de Pâques » le navire est tout proche de l'île d'Yeu, mais sous un ciel tout en feu, avec de la grêle et une mer démontée. Aucune voile ne peut être mise et le bateau est laissé à la merci des flots qui s'appêtent à le précipiter « sur des bancs de rochers ». Le capitaine et l'équipage se réfugient dans la prière et adressent leurs « vœux à la Sainte Vierge ». C'est alors que se produit le miracle : le vent change, puis diminue, cependant que le temps s'éclaircit. Le navire, protégé « par la providence du tout puissant », parvient à gagner la rivière de Nantes. Les prières de l'équipage du *Voltigeur* ont été exaucées.

À ces épreuves, à la fois fréquentes et exceptionnelles, qui soudent les hommes dans l'adversité, il faut ajouter un cadre de vie quotidien assez monotone, rustique et inconfortable. Il semble important de décrire les conditions de vie quotidiennes du marin afin de mieux comprendre les liens solidaires qui pouvaient les unir.

9 Bernard Sebilleau, *Nous étions trois marins de Blaye, de Louis XV à Louis XVIII, long cours et course sur l'Atlantique*, La Roche-Sur-Yon, chez l'auteur, 1980, p. 49 et 104.

10 ADG 6B1711, déclaration de Jacques Thomas Feuadant, capitaine de *La Jeune Victoire de Bordeaux*, le 21/03/1776.

11 *Ibid.*, 6B1686, déclaration du 18/04/1774.

## LES CONDITIONS DE VIE À BORD

Le marin vivait dans la promiscuité car, structurellement, un navire marchand offrait peu d'espace, même pour un équipage réduit<sup>12</sup>. Les marins étaient habitués à vivre entassés, dans un univers humide, mal ventilé, parfois étouffant, où les odeurs de bois mouillé et d'eau stagnante se mélangeaient à celles émanant des marchandises ou des hardes, le tout dans un lieu clos, confiné et obscur, car le feu était bien entendu interdit dans le ventre du navire en raison des risques d'incendie.

### La piètre qualité de l'alimentation du matelot

318

À cet inconfort, il faut ajouter le souci de la nourriture et de l'eau. Cette dernière n'était pas toujours de bonne qualité, surtout après plusieurs semaines de navigation<sup>13</sup>. La nourriture était bien souvent monotone, déséquilibrée en glucides et en protéines, dramatiquement insuffisante en vitamine C. Les navires partant en droiture embarquaient une forte quantité de vivres frais<sup>14</sup>. Viande fraîche, légumes frais, alcool, voilà les aliments fournissant la majeure partie des calories et vitamines aux équipages. Le reste consistait en salaisons (morue, bœuf), biscuit ou aliments, consistants mais pauvres en valeur énergétique (fèves, petits pois, riz), le tout assaisonné avec de l'huile et agrémenté d'un peu de jambon et de fromage. Les vivres frais étaient consommés dans les premières semaines de navigation, les salaisons et les conserves prenant la suite, à condition bien entendu que ces dernières soient de bonne qualité, et en quantité suffisante, ce qui n'était pas toujours le cas. En 1769, l'équipage de l'*Union*<sup>15</sup> se plaignit à son capitaine de la qualité du bœuf qu'on leur donnait à la ration. Cette viande constituée de « cols et jarrets » était immangeable, c'était une « véritable friponnerie ». Même sans ces soucis de qualité, aucun équipage n'était à l'abri d'un manque de vivres à cause d'avaries dans les provisions ou d'une traversée qui s'éternisait. En 1773, alors que la *Catherine* de Bordeaux<sup>16</sup> et ses 16 hommes d'équipage sont partis des Cayes Saint Louis depuis deux mois et demi pour revenir au port de la Lune, le navire manque déjà de vivres. Le

12 Sur les conditions de vie à bord, Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1996.

13 Au sujet de la conservation de l'eau, voir notamment Robert Challe, *Journal d'un voyage aux Indes*, Paris, Mercure de France, 1979 ; Claude Thomasset, « Les conseils pour le voyage en mer à travers les textes médiévaux », dans Christian Buchet (dir.), *L'Homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion, 1997, p. 71-72.

14 Voir à titre d'exemple l'avitaillement de la *Sainte Anne de Bordeaux* (ADG 6B1529, déclaration du 19/07/1765) et celui du *Dalembert de Bordeaux* (id. 6B1738, 11/05/1778).

15 ADG 6B1597, procès-verbal et déclaration de Jean François Tanays, capitaine de l'*Union de Bordeaux*, le 14/06/1769.

16 *Ibid.*, 6B1680, déclaration de Jean Baptiste de La Cotty, capitaine de la *Catherine de Bordeaux*, le 13/12/1773.

capitaine a rationné son équipage à « 10 onces de pain par jour et une bouteille d'eau ». Heureusement, ils croisent quelques jours plus tard un bateau qui leur donne 150 livres de pains et 50 livres de viande. En outre, le menu n'était pas le même à la table du capitaine ou dans la gamelle du simple matelot<sup>17</sup> : les vivres accordés au capitaine et à ses officiers étaient plus fins que ceux du reste de l'équipage. Bien que vivant tous sur le même bateau, tout le monde n'était pas nourri à la même table, et il en était de même pour le logement.

#### Le logement : inconfort et promiscuité

Le capitaine et ses principaux officiers (capitaine en second, lieutenant, chirurgien) étaient logés dans des chambres individuelles attenantes à la grande chambre et dans la dunette qui se trouvent à l'arrière du navire. La grande chambre servait à la fois de salle à manger, de salle de réunion et de chambre proprement dite au capitaine. Des passagers de marque (négociants, capitaines de navire...) pouvaient aussi se voir attribuer une chambre individuelle. Les officiers, membres de l'état-major, disposaient donc d'un logement plus spacieux et confortable que les simples matelots, mais cela n'empêchait ni la promiscuité ni le manque d'intimité. L'arrière du navire était le siège du pouvoir décisionnel du navire ; c'était là aussi que le bateau était dirigé, au sens propre comme au sens figuré. Le reste de l'équipage, du simple mousse au maître d'équipage, en passant par les charpentiers et tonneliers, vivait à l'avant du navire, dans des « cabanes », ou dans l'entrepont. C'était bien entendu la partie la moins confortable et la moins aménageable du navire, celle soumise aux coups de mer, aux voies d'eau, et c'est à l'avant que les mouvements du bâtiment se ressentaient le plus. Le matelot était habitué à tendre son hamac dans ces lieux sombres, humides, chahutés, et à l'atmosphère parfois irrespirable. Il était aussi habitué à la fatigue, au sommeil tronqué par les quarts, et aux parasites tels que les poux, les moustiques et surtout les rats, qui pullulaient sur certains navires où les dégâts qu'ils occasionnaient pouvaient provoquer des voies d'eau ou porter préjudice à la cargaison.

#### La solidarité face à la maladie et la mort

En revanche, matelots et officiers étaient tous démunis face à la maladie<sup>18</sup>. Fatigues, malnutrition, scorbut, dysenterie, infections dues à une blessure pas ou mal soignée... : les maux étaient nombreux et conduisaient bien souvent à la

17 *Ibid.*, 6B1682, liste des vivres embarqués pour l'équipage et les officiers du *Maupéou de Bordeaux* en 1773, et déclaration de Jean Marché, capitaine du *Maupéou de Bordeaux*, le 21/02/1774.

18 Voir sur ce sujet Paul Butel, « Les problèmes de santé à bord des navires marchands au XVIII<sup>e</sup> siècle, le cas bordelais », dans *L'Homme, la santé et la mer, op. cit.*, p. 165 sq.

mort sans des soins et des remèdes appropriés. Les climats tropicaux des Antilles ou des côtes africaines étaient aussi vecteurs de diverses fièvres et maladies qui emportaient les hommes aux organismes déjà affaiblis par le voyage. Le capitaine Darnaud s'embarqua « du Port-au-Prince malade d'une maladie scorbutique avec une complication de maux et un vomissement qui ne l'a quitté que le jour de son décès »<sup>19</sup>. Seule une convalescence à terre, avec des remèdes et une alimentation appropriés, pouvait permettre au malade de s'en sortir ; encore fallait-il survivre à la traversée. Face à la violence de la maladie et de la mort, l'équipage retrouvait sa solidarité. En tant que responsable de la vie de son équipage, le capitaine prenait en charge les frais médicaux de ses hommes. Lors du séjour au Petit Goave, la capitaine Lauzun, commandant le *Conquérant* de Bordeaux, dépensa 275 livres de traitement et de médicaments pour faire soigner le lieutenant Goux, et plus de 300 livres pour plusieurs matelots malades<sup>20</sup>. Les malades et les blessés étaient soignés avec la plus grande attention, même si bien souvent cela ne suffisait pas. Les corps des marins décédés à bord étaient jetés à la mer après une petite cérémonie religieuse présidée par le capitaine en présence de tout l'équipage. À terre, on retrouvait la même solidarité devant la maladie, et le mourant était accompagné par ses camarades dans la mort. En 1773, au Cap Français, le chirurgien François Délias se voyant malade « se serait décidé à se retirer à l'hôpital de la Providence », puis, voyant son état empirer, il fit son testament. Ce dernier, établi devant un notaire en présence de deux autres chirurgiens de mer bordelais, venant de navires présents dans la rade, accordait notamment 5% des sommes venant des ventes de ses pacotilles et effets au capitaine Troplong pour le remercier de ses peines. Il fit également don de 80 livres au curé de sa paroisse d'origine « pour être distribués aux pauvres »<sup>21</sup>.

Cette mort est inhérente au métier. Le marin sait qu'il peut mourir loin de sa famille sans laisser de trace. Ce sort cruel est accepté avec fatalisme ou vécu dans la détresse, mais la foi et l'espérance sont toujours présentes dans sa vie<sup>22</sup>.

#### UNE FAMILLE SOLIDAIRE FACE À LA DÉTRESSE

Si, de tout temps, les marins ont toujours été solidaires entre eux, c'est parce qu'ils avaient le sentiment d'appartenir à la même famille, celle de la mer. Ils travaillaient et vivaient grâce à elle, et ils y enduraient les mêmes dangers.

19 ADG 6B1713, déclaration de Jean Labrouche, 2<sup>e</sup> capitaine de *L'Heureuse Marie de Bordeaux*, le 13/05/1776.

20 *Ibid.*, 6B1563, 14/07/1767.

21 *Ibid.*, 6B1674, requête à mainlevée du 27/08/1773.

22 Philippe Bonnichon, « Attitude devant la mort à l'âge moderne : témoignages de marins français », dans *L'Homme, la santé et la mer, op. cit.*, p. 297-315.

## Marins de père en fils

Le métier de marin se transmettait bien souvent de génération en génération, ce qui accentuait cette solidarité et la liait à la solidarité familiale. On se mariait aussi entre gens du même monde, de même condition sociale, d'où quelques fois un réseau familial très étendu. Il n'est donc pas étonnant de retrouver dans un même équipage des marins apparentés, que ce soit parmi les officiers ou les matelots. Le Bordelais Raymond Delbreil, reçu capitaine de navires en 1770, navigue comme pilotin puis comme deuxième lieutenant sous les ordres de son père André entre 1763 et 1765<sup>23</sup>. À bord de *L'Espérance* de Bordeaux, le matelot Salva Berretérot reçoit les effets de son frère Bertrand, novice sur le même navire, lorsque ce dernier décède au large du Gabon en 1768<sup>24</sup>. Les frères Saleau – Jean, Jacques et Pierre – naviguent plusieurs fois ensemble sur des bâtiments de commerce bordelais, notamment sur ceux partant à la traite des noirs<sup>25</sup>. Et nous pourrions multiplier les exemples. Ces liens étroits permettent aussi une solidarité familiale à terre lorsqu'un parent se retrouve dans la difficulté. Toutes ces interactions (familles, amitiés, métier...) peuvent aussi donner naissance à des sortes de « castes » – celle des officiers, celle des matelots... – liant leurs membres sur des valeurs et des buts communs.

### La solidarité des gens de mer

La solidarité avec les navires en détresse et les naufragés était une obligation déontologique, quelle que soit la nationalité des protagonistes. Il était fréquent que des navires bordelais s'entraident en pleine mer en se fournissant des vivres ou du matériel, ou tout simplement en faisant route ensemble vers l'embouchure de la Garonne. Cela leur permettait de veiller l'un sur l'autre, et de faire face aux imprévus. Ainsi, l'*Esmangart* de Bordeaux, capitaine Simon Lubize, qui essuya une tempête après son départ des Antilles qui lui provoqua une forte voie d'eau, fut-il rassuré de rencontrer quelques heures plus tard *L'Espérance* de Bordeaux, capitaine Panetier. Le capitaine Lubize lui « demanda compagnie », et le capitaine Panetier accepta lui « promettant du secours en cas de besoin »<sup>26</sup>. En août 1771, le *Saint Antoine* de Marennes<sup>27</sup>, monté de 17 hommes, prend la mer pour « se rendre sur le Grand banc de Terre Neuve... pour y aller faire la pêche du poisson vert ». Le 6 septembre, alors que le bateau est à 70 lieues

23 ADG 6B1615, réception du capitaine Raymond Delbreil le 16/08/1770.

24 *Ibid.*, 6B1600, requête à main levée du 2/08/1769 ; 6B2052 inventaire des morts en mer 13/04/1768 ; 6B445 rôle d'équipage de *L'Espérance de Bordeaux*, 23/06/1767.

25 *Ibid.*, 6B475, 496 et 516 rôles d'équipage du *Deucalion* (23/12/1771) et de *La Fortune* (17/02/1774 et 31/01/1776).

26 *Ibid.*, 6B1711, décl. de Simon Lubize, capitaine de l'*Esmangart de Bordeaux*, le 6/03/1776.

27 *Ibid.*, 6B1642, déclaration de Jacques Servanteau, capitaine du *Saint Antoine de Marennes*, le 18/09/1771.

des côtes, une voie d'eau se déclare à 8 heures du matin. L'équipage commence à pomper et à écoper avec des seaux. À midi, le capitaine Jacques Servanteau aperçoit un navire à 3 lieues. Il tente de faire route vers lui pour le rejoindre en mettant « aussitôt le pavillon en berne au grand mat », et en amenant « plusieurs fois le grand hunier pour lui faire apercevoir le besoin que nous avons de son assistance ». À 16 heures, le navire, qui a compris les signaux, le rejoint : il s'agit du *Diogène* de Bordeaux, capitaine Barbier. La voie d'eau étant jugée irréparable et le bâtiment coulant rapidement, le capitaine charentais demande à son équipage d'abandonner le navire.

322

Cette entraide intervenait aussi avec des bâtiments étrangers (anglais, hollandais, américains), et elle était réciproque. Ainsi, en décembre 1776, *La Légère* de Bordeaux, capitaine Bernard Lafosse, recueillit en plein Atlantique l'équipage d'un navire hollandais « qui avait perdu son gouvernail dans une tempête » et qui faisait beaucoup d'eau. Les 22 membres d'équipages furent ramenés sains et saufs à Bordeaux<sup>28</sup>. La même année, le lendemain de son départ du Cap, le *Jeune Étienne* de Bordeaux, commandé par David Cambon Dumaine, se retrouva échoué sur des hauts fonds à cause des courants. L'aide vint d'un brigantin anglais qui passait par là. En transvasant à bord du bateau anglais une partie de ses marchandises, le capitaine bordelais parvint à remettre son bâtiment ainsi allégé à flot. Il donna même plusieurs de ses marchandises aux Anglais, pour les remercier et leur montrer sa gratitude<sup>29</sup>. Enfin, en septembre 1771, le *Brillant* de Bordeaux, capitaine Charles Jardinet, recueillit en pleine mer 3 rescapés de la goélette *Fleur de la Mer*, du Maryland, qu'un « coup de vent impétueux » avait fait « couler entre deux eaux »<sup>30</sup>.

Entre gens de mer, la solidarité n'avait ni nationalité ni frontière. Ces hommes rudes, encadrés par des codes moraux issus de leur éducation et d'un mode de vie ayant régi plusieurs générations de marins avant eux, savaient que s'il y avait une chose qu'ils devaient absolument respecter, c'était l'autorité.

#### LES RELATIONS ENTRE L'ÉQUIPAGE ET LE CAPITAINE : ENTRE SOLIDARITÉ ET RAPPORT DE FORCE

Ainsi, bien que vivant sur le même bateau, soumis aux mêmes dangers et quasiment aux mêmes conditions de vie, tous les membres de l'équipage d'un navire marchand ne vivent pas le voyage de la même manière.

<sup>28</sup> ADG 6B1720 déclaration de Bernard Lafosse, capitaine de *La Légère* de Bordeaux, le 30/12/1776.

<sup>29</sup> *Ibid.*, 6B1717, déclaration de David Cambon Dumaine, capitaine du *Jeune Étienne* de Bordeaux, le 3/09/1776.

<sup>30</sup> *Ibid.*, 6B1644, déclaration de Charles Jardinet, capitaine du *Brillant de Bordeaux*, le 21/11/1771.

### Le respect de la hiérarchie

Le matelot manœuvre le navire sous les ordres du maître d'équipage qui suit lui-même ceux des officiers de l'état-major que le capitaine dirige. La voie hiérarchique ainsi suivie ne laisse pas de place à la contestation de l'autorité : le matelot se doit d'obéir aux ordres formulés par son supérieur sans discuter. S'il y a contestation alors, il y a désobéissance et indiscipline, car le matelot sort des règles fixées et cela signifie qu'il remet en cause la hiérarchie établie à bord, et par conséquent les compétences de ses officiers supérieurs.

Le rapport hiérarchique existant à bord d'un navire marchand était le même que sur un navire de la Marine royale, mais à une moindre échelle à cause des dimensions des navires et des effectifs. Cette hiérarchie, établie par le rôle d'équipage, place le capitaine à son sommet. Il est assisté d'un capitaine en second, de plusieurs lieutenants et pilotins et du chirurgien, le nombre de chacun dépendant de la taille du navire et de la nature du voyage. Le tout constitue l'état-major. Ce dernier se compose donc de marins plus ou moins expérimentés qui ont en charge la navigation du navire et la direction de l'équipage. Il relaie les ordres du capitaine auprès des matelots et des novices par le biais du maître d'équipage et du « *bossman* »<sup>31</sup>. Les autres spécialistes, tels que les charpentiers ou les tonneliers, participent eux aussi aux manœuvres du navire.

### Les responsabilités du capitaine de navire

Le capitaine est donc l'autorité suprême du navire, « le seul maître à bord après Dieu », selon l'adage. Il a la responsabilité du navire, de sa cargaison, de son équipage et de ses éventuels passagers. Il est l'employé et le représentant de l'armateur à bord, et il doit suivre les instructions que ce dernier lui a données sur sa destination, les modalités de vente des marchandises, du recouvrement des paiements, de la composition de la cargaison de retour... En plus d'être un bon navigateur, le capitaine marchand doit être un gestionnaire-comptable capable de tenir des livres de compte, de commercer avec les colons et les négociants des Antilles pour tirer le meilleur prix de ses marchandises en tenant compte du marché, de la saison, de la conjoncture et du lieu de vente. Ainsi, le capitaine des *Deux Frères* de Bordeaux décida de ne rien vendre à La Martinique ou à La Guadeloupe car les affaires y étaient mauvaises lors de son arrivée<sup>32</sup>. Il fit alors route pour Léogane. Le degré d'initiative et de responsabilité du capitaine pouvait être plus étendu selon le type de voyage, comme pour les

31 Officier marinier, sorte de maître d'équipage surtout chargé des câbles, des cordages et des ancres, qu'il mouillait et relevait : voir Michel Vergé-Franceschi, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, t. 1, p. 227.

32 ADG, 6B1541 déclaration de Raymond Chavasse, capitaine des *Deux Frères de Bordeaux*, le 14/04/1766.

circuits triangulaires<sup>33</sup> où le capitaine devait en plus se charger de l'achat des captifs sur les côtes africaines et de leur revente aux colonies, le tout au meilleur prix.

Outre ses qualités de marin et de commerçant, un capitaine se doit d'être un leader naturel, un meneur d'hommes avisé et respecté de son équipage. Son autorité ne doit pas être contestée. Pour y parvenir, les armateurs recommandaient à leurs capitaines de veiller expressément au respect d'une stricte discipline :

Le capitaine devra préserver le bon ordre au sein de son équipage, pour que la paix et l'union règnent sur ses officiers et son équipage, observant une grande attention pour les devoirs de la religion qu'on doit à Dieu, pour les prières exactes, éloignant tous blasphèmes par menaces et punitions et même châtiant tous ceux qui pourraient tomber dans ce cas ainsi que pour larcins, ivrogneries et dans le cas où ils pourraient se battre entre eux<sup>34</sup>.

324

Bien que seul maître à bord, le capitaine doit toutefois être à l'écoute de son équipage, de ses préoccupations et de ses doléances afin que cette cohabitation à huis clos se déroule au mieux. Il faut toujours garder à l'esprit que ces voyages transocéaniques peuvent durer entre 8 et 12 mois pour les bâtiments naviguant en droiture, et jusqu'à 18 mois ou plus, pour ceux allant en Afrique ou vers l'océan Indien.

Le capitaine a besoin des matelots pour la manœuvre et les matelots du capitaine pour la navigation. Aussi, le dialogue, l'écoute, le consensus, la menace et les punitions sont-ils les différentes armes du capitaine. Un respect mutuel unissait toutefois l'équipage et son capitaine.

#### L'exercice de l'autorité

À bord, cette dernière était incarnée par le capitaine et son état-major. Mais le capitaine ne prenait pas toutes ses décisions seul. Pour les plus importantes, il consultait ses officiers les plus proches et même quelquefois l'équipage dans son ensemble. Ces avis consultatifs intervenaient majoritairement dans les moments critiques : tempête, voie d'eau, avaries importantes, manque de vivres... Le capitaine consultait avant de prendre une décision qui pouvait parfois être lourde de conséquences : jeter des ustensiles ou des marchandises à la mer, couper un mât, escale ou relâche entraînant des frais importants pour les armateurs et rallongeant la durée du voyage pour l'équipage... Il en faisait

33 Sur l'activité négrière à Bordeaux, voir Éric Saugéra, *Bordeaux port négrier xvii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles*, Paris, Karthala, 1995 ; Christophe Grosvallet, *Les Équipages des navires négriers bordelais 1763-1778*, mémoire de maîtrise, université Bordeaux III, 2001.

34 Paul Butel et Jean-Pierre Poussou, *La Vie quotidienne à Bordeaux au xviii<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 93.

ensuite part au reste de l'équipage. Tout cela était fait « pour le salut commun du navire »<sup>35</sup>, de sa cargaison et de l'équipage. Il ne faut pas oublier que le capitaine était tout autant responsable du navire et de son équipage que de sa cargaison. Étant donné que bien souvent cette dernière avait une valeur bien supérieure à celle du bateau, sa conservation était une priorité au même titre que la préservation des vies.

Les décisions du capitaine devaient tout à la fois être judicieuses, fédératrices et salvatrices aux yeux de l'équipage, mais aussi auprès de ses armateurs auxquels il devait rendre des comptes à son retour. Il fallait donc que le commandant de bord satisfasse les attentes de ses marins tout en ménageant ses employeurs. Ces avis consultatifs lui permettaient d'engager solidairement la responsabilité et la parole de ses officiers les plus proches – voire de l'équipage – dans ses prises de décisions. Il était systématique qu'un ou deux membres de l'état-major – dont le second capitaine – attestent sous serment les déclarations du capitaine. Dans certains cas, il pouvait y en avoir davantage, notamment lorsque le voyage de retour avait été anormalement long, les frais de relâche élevés, qu'il y avait eu beaucoup d'avaries à la cargaison, au navire, ou lorsque le capitaine avait été contraint pour différentes raisons de décharger ou de vendre une partie de ses marchandises avant son arrivée à Bordeaux. L'exemple qui suit est significatif : Pierre Mellet, capitaine commandant le *Mentor* de Bordeaux<sup>36</sup>, lève l'ancre le 16 août 1769 de la rade du Port-au-Prince chargé de sucre, d'indigo et de café. Le 1<sup>er</sup> septembre, une tempête se lève, et le navire est recouvert par plusieurs coups de mer successifs. « Ne pouvant se relever », le capitaine fait jeter à la mer deux canons de fer. Il fait aussi couper le mât d'artimon alors que le « grand mât (qui) est venu bas de lui-même » fait de nombreux dégâts en tombant, et que l'habitacle est emporté par un coup de mer. Le bâtiment parvient ainsi à se relever et l'équipage actionne les pompes pour évacuer les 4 pieds et demi d'eau – environ 1,40 mètre – qui se sont accumulés dans la cale du navire. Il fait réparer tant bien que mal ses avaries puis, prenant l'avis de son équipage, décide de relâcher à Charleston où il arrive le 17 septembre. Le *Mentor* est déchargé. La cargaison a énormément souffert. Pour faire face aux frais des réparations, le capitaine Mellet utilise des piastres chargées à son bord pour des négociants de Bordeaux et vend des barriques de sucre de la cargaison. Le navire, qui est visité par les charpentiers, est trouvé très fatigué. Toutefois, le capitaine ne le fait pas virer en quille « pour éviter un plus long retardement et une plus forte dépense », et il omet volontairement de dire aux autorités de Charleston qu'il avait talonné

35 ADG 6B1507, déclaration de Bertrand Durand, capitaine de la *Marie Anne de La Martinique*, le 21/09/1763.

36 *Ibid.*, 6B1605, déclaration de Pierre Mellet, capitaine du *Mentor de Bordeaux*, le 3/02/1770.

à l'entrée de la baie sur un banc de sable « dans la crainte d'être forcé à faire caréner son navire ». Cela aurait occasionné des frais supplémentaires et un retard encore plus important. Avec tous ces détails, Mellet cherche à démontrer à ses armateurs qu'il fit uniquement « les réparations les plus nécessaires », afin de pouvoir repartir le plus rapidement possible en limitant les dépenses au maximum. En effet, le 3 décembre le *Mentor* reprend la mer, mais il rencontre encore du mauvais temps qui occasionne à nouveau des avaries. Il relâche à La Corogne entre le 10 et le 16 janvier 1770, et parvient enfin à entrer dans la Garonne le 21. Il arrive devant les quais de Bordeaux le 3 février, soit presque six mois après son départ de Saint-Domingue. La déclaration de retour du capitaine Mellet est attestée sous serment par six membres de son équipage dont le second capitaine, le maître d'équipage et les deux charpentiers du bord.

326 Mais, quelquefois, « l'équipage »<sup>37</sup> va à l'encontre des ordres du capitaine. À partir de là, le maître de bord doit choisir entre le consensus ou l'affrontement.

#### La remise en cause de l'autorité du capitaine

Les ordres du capitaine sont rarement contestés. S'ils le sont, c'est parce que la situation du navire paraît périlleuse à certains membres de l'équipage. Ils estiment alors que la fiabilité du bâtiment n'est plus assurée, et qu'ils sont en danger. Ces situations font généralement suite à des avaries plus ou moins graves (voie d'eau, mâture endommagée, avaries dans la structure du navire...), à un manque de vivres, ou tout simplement à la fatigue extrême d'un équipage qui vient d'endurer une violente tempête pendant plusieurs jours, et qui a besoin de reprendre des forces. En 1763, alors que le *Pont Euxin*, de Bordeaux, commandé par Ambroise Bouilhac, descend la Garonne vers la mer, il s'échoue sur un banc de sable. Une voie d'eau se déclare, et l'équipage refuse de prendre la mer à cause des avaries subies. Le capitaine réfléchit, et décide finalement de rentrer à Bordeaux pour réparer. Un procès-verbal est dressé, et signé par tout l'équipage, afin que le capitaine puisse se justifier auprès de ses armateurs<sup>38</sup>. Face à de telles avaries, ce sont là des décisions de bon sens car la sécurité du navire et de ses passagers n'est plus assurée.

Le capitaine refuse très rarement ce genre de demande car il sent, en tant que marin expérimenté, lorsqu'un équipage est à bout de forces et si la demande est légitime. Le capitaine Jean Boisseau aîné, commandant le navire le *Chameau*

37 C'est le terme employé par les capitaines dans leur déclaration ; ce terme générique ne permet pas de déterminer qui, exactement, vient réclamer la relâche au capitaine.

38 ADG 6B1501, déclaration d'Ambroise Bouilhac, capitaine du *Pont Euxin de Bordeaux*, le 27/05/1763.

de Bordeaux<sup>39</sup>, subit de grosses avaries dans sa mâture en sortant de la Garonne en avril 1777. Peut-être aurait-il souhaité continuer son voyage malgré tout, mais il préféra, selon ses mots, relâcher à la Rochelle pour réparer car « il aurait eu le mal au cœur de voir que son équipage se serait mutiné et l'aurait forcé de chercher à relâcher dans le premier port ».

Un capitaine se devait de prendre des décisions responsables, rationnelles et fédératrices pour le bien de tous. Il avait le devoir de veiller sur ses hommes un peu comme un père sur ses enfants, et c'est cette image que tous les commandants tentent de montrer lors de leurs déclarations devant l'Amirauté. Mais il ne pouvait empêcher la peur d'envahir le cœur de certains de ses marins quand les événements devenaient difficiles, ou quand les situations paraissaient désespérées. Le bon sens, la persuasion, les sanctions, les punitions ou la prière ne suffisaient plus. La peur, la fatigue ou le désespoir faisaient alors voler en éclat l'autorité du capitaine et la solidarité de l'équipage.

La vie en mer était difficile et dangereuse. Confronté à la dureté des conditions de vie à bord, le marin était solidaire dans l'adversité, et présent pour aider un confrère en difficulté. Confiant sa vie au capitaine et au navire sur lequel il s'embarquait, l'équipage restait uni face à la tempête, la maladie ou la mort, et se réfugiait dans la prière pour y trouver réconfort et espérance.

Mais la solidarité de l'équipage était quelque chose de fragile. Elle était bien souvent liée à la confiance qu'il avait envers son capitaine et la bonne santé du navire sur lequel il se trouvait. Que le navire commence à subir des avaries, ou que le maître du bord prenne une ou deux décisions prêtant à discussion, et cette solidarité s'en trouvait fragilisée, voire anéantie. La remise en question des ordres du commandant et de son état-major était la fin de l'union sacrée de l'équipage. À partir de là, l'union des contestataires formait un contrepoids au pouvoir du capitaine. Ce dernier ne pouvait pas ne pas tenir compte de ce qu'ils avaient à dire, car leurs voix étaient entendues par une grande partie de l'équipage qui pouvait à son tour se trouver solidaire dans les craintes évoquées. Aussi, afin que « le climat social » de son navire reste respirable, le capitaine cédait-il le plus souvent aux revendications des contestataires, surtout quand elles faisaient suite à des avaries ou à une trop grande fatigue de l'équipage. Le capitaine montrait par cette décision qu'il était à l'écoute de ses hommes et qu'il respectait leurs craintes.

39 *Ibid.*, 6B1724, déclaration de Jean Boisseau aîné, capitaine du *Chameau de Bordeaux*, le 4/04/1777.



**Chronique et  
Comptes rendus**



## NOUVELLES D'HISTOIRE MARITIME

*Jean-Pierre Poussou*

### LES ACTIVITÉS DU GIS D'HISTOIRE MARITIME

#### Changement de statut du GIS

Depuis cinq ans, les activités du GIS d'histoire maritime ont été riches et très dynamiques. Cependant, il lui manquait une reconnaissance officielle et ses moyens restaient limités. Ces deux difficultés viennent de disparaître grâce aux négociations très positives menées avec le CNRS entre G. Le Bouëdec et H. Drévilon. D'une part, une convention avec le CNRS est en cours de signature, processus très long car chaque membre du GIS doit donner son accord. D'autre part, pour une durée de 4 ans (2010-2013), le GIS se voit accorder une subvention annuelle de 10 000 euros qui lui donne désormais des moyens à hauteur de ses activités. Pour suivre de manière plus détaillée les activités et publications liées au GIS : voir <[www.histoire-maritime.org](http://www.histoire-maritime.org)>.

#### Rencontre et réunion d'Aix-en-Provence des 12 et 13 novembre 2009

Les membres du GIS ont été accueillis à la Maison des sciences de l'Homme d'Aix-en-Provence. La première partie de la réunion a été consacrée, dans la suite de deux précédents séminaires, aux petits ports, avec pour centre d'étude : « Les petits ports et leurs marchés : organisation des rivages et intégration économique ». Il reste maintenant à mettre en forme les contributions présentées au cours de ces trois rencontres et à en assurer la publication.

Puis les membres présents ont fait le point sur les activités du GIS. Celui-ci est fort actuellement de 70 chercheurs, appartenant à 24 établissements, dont 18 équipes d'université. Quelques-unes manquent encore, que la direction du GIS va s'efforcer de faire venir. Cela montre la nécessité désormais d'un annuaire. Mais il faut aussi élargir le GIS à des partenaires étrangers : la démarche sera lancée très vite et un premier bilan sera, on peut l'espérer, apporté lors de la rencontre de mars 2010. De même, il est souligné la nécessité d'une association de doctorants et autres jeunes chercheurs dont le nombre de membres potentiels est évalué à une cinquantaine ; des contacts en ce sens ont déjà été pris et la

mise en œuvre du projet a déjà commencé. Enfin, il paraît nécessaire que soient plus nombreux parmi nous les spécialistes d'Histoire ancienne et d'Histoire contemporaine.

Par ailleurs, il faut renforcer les liens avec l'archéologie – notamment sous-marine – et avec les musées de la Marine, ou maritimes (voir, à cet égard, les rapports avec le programme ANR : « Présents des passés dans les musées d'histoire et d'ethnologie », dont l'un des nôtres, Patrick Louvier, est un membre directeur). Il faut aussi s'inscrire dans une approche pluridisciplinaire de l'étude du littoral et des activités maritimes ; un projet d'ANR est sur le point d'être mis au point, qui sera déposé lors de la prochaine session de l'ANR.

332 Parmi les nouveaux chantiers plus spécifiques aux historiens sont en cours « Marine et Politique » (rencontre de janvier 2010), la recherche sur « l'impact du monde atlantique sur les « anciens mondes » africain et européen du xv<sup>e</sup> au xix<sup>e</sup> siècle » (le colloque s'est tenu à Nantes au début de juin 2010), enfin le programme en cours des collègues rochelais et nantais – et d'abord parmi eux des médiévistes – sur « Risques et disposition de protection sur le littoral et en mer ».

Une rencontre est définie avec la direction des PUPS pour modifier le fonctionnement de la Revue d'histoire maritime, en faire une véritable revue biannuelle avec un système d'abonnements, et lui donner davantage encore de rayonnement. Cela implique que la direction du GIS sera plus étroitement associée au fonctionnement de la revue.

#### Rencontre de Boulogne -sur-mer des 10 et 11 mars 2010

Une autre réunion s'est tenue les 10 et 11 mars 2010 à Boulogne-sur-mer, à l'invitation de l'université du Littoral. Elle a commencé par un séminaire sur « La grande pêche et la guerre », qui permettra de mettre au point un numéro thématique de la Revue d'histoire maritime consacré à la pêche, numéro prévu pour 2012. Ce séminaire a montré l'importance des notions de frontières et de limites, les dynamiques et ruptures des systèmes halieutiques, avec leurs conséquences sur les trajectoires portuaires, et mis en valeur l'insuffisance actuelle de notre approche des mondes de la pêche et de l'exploitation de l'estran dans les économies et les sociétés du littoral.

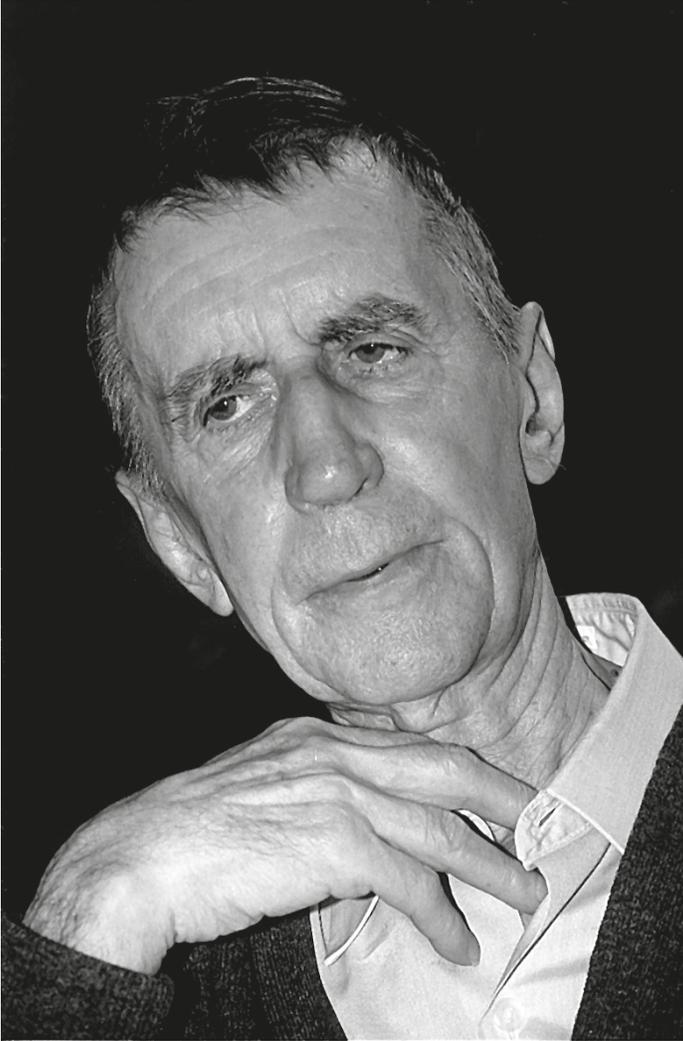
Puis a eu lieu la session habituelle du GIS : examen du budget et de la convention avec le CNRS, premiers contacts avec des établissements étrangers et premières étapes du développement d'une association de jeunes chercheurs, relations avec l'archéologie sous-marine et avec les musées de la Marine ou maritimes, comme cela avait été initié à Aix. Un projet d'ANR : « Construction, protection et gestion en temps de crise des environnements littoraux (xvii<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècles) » a été préparé, mais il devra être représenté en 2011. Le colloque « Marine et

Politique » s'est déroulé comme prévu ; il sera suivi, en mars 2011, d'un colloque international qui se déroulera à Paris, avec pour thème : « L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours ». Enfin, Pierrick Pourchasse a présenté l'avancement de l'ANR Navigocorpus, dont le programme s'achève.

Un compte rendu a été fourni des rencontres et discussions avec les PUPS pour le nouveau fonctionnement de la *Revue d'histoire maritime* qui sera finalisé à l'automne, à l'issue de la réunion du GIS prévue à Brest les 30 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 2010. Les dispositions arrêtées, qui restent à finaliser par la signature d'un protocole d'accord, prévoient 2 numéros par an (au printemps et à l'automne), de 350 pages ; ce seront des numéros thématiques. Actuellement, il est prévu pour 2011 : « les liens entre Méditerranée et Atlantique », « Marine et Politique » ; pour 2012, « Les pêches » et « La puissance maritime des États ».



JACQUES BERNARD (1917-2010)



La disparition, en mars 2010, de Jacques Bernard est celle d'un très grand historien des activités maritimes. Sa thèse de doctorat ès-lettres, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, parue en 1968, est en effet une œuvre monumentale – 2 tomes représentant 826 pages de texte, et un tome 3 d'annexes, qui en compte 507 –, qui servira longtemps d'ouvrage de référence, et dont l'importance méthodologique est considérable.

Ce n'est pas le commerce maritime qui est au centre de ce travail<sup>1</sup> mais bien ceux qui le pratiquent – les gens de mer –, et les instruments qui leur permettent de le faire – les navires. Dans un découpage très simple, c'est à ces derniers, et tout autant à l'art de les manœuvrer et aux conditions qu'ils rencontrent, que sont consacrés les cinq chapitres de la première partie : « Le matériel ». La deuxième partie, « Les hommes : gabarriers et marins », est pour sa part forte de six chapitres, le dernier étant consacré à « Quelques vies parallèles », Jacques Bernard ayant voulu montrer en une quinzaine de pages, des exemples concrets. L'ouvrage se clôt par un chapitre sur les premières expéditions bordelaises à Terre-Neuve<sup>2</sup>, et il s'accompagne de 30 pages de pièces justificatives. Les annexes donnent, sous forme de tableaux, tous les contrats maritimes faisant apparaître un navire trouvés par Jacques Bernard dans les minutes notariales bordelaises antérieures à 1520. On a la date et la cote, le nom du navire, celui des affréteurs et chargeurs, la nature de la cargaison, la destination, le fret et les « avaries », les destinataires ; c'est un extraordinaire instrument de travail.

Plusieurs éléments font de cet ouvrage un livre majeur. Le premier tient bien sûr à la connaissance remarquable des minutes notariales qui était celle de Jacques Bernard<sup>3</sup>. Il était d'une érudition prodigieuse à ce sujet et ses travaux font la démonstration que l'on peut faire de l'histoire économique et maritime sans disposer de sources considérables, dès lors que l'on a un ensemble notarial important et de qualité, ce qui est le cas ici. Le déchiffrer avec cette ampleur relevait d'ailleurs de l'exploit car sa recherche démarre à cette époque – la fin du Moyen Âge – où l'écriture devient très difficile, et le reste jusqu'au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle. Mais il était un maître en paléographie de l'époque moderne. Il y ajoutait, ce qui à Bordeaux était essentiel, une connaissance parfaite du gascon, dont il aimait parsemer ses conversations.

Cette maîtrise linguistique lui a permis de comprendre le sens des nombreux termes techniques alors employés<sup>4</sup>, ce à quoi s'ajoutait sa formation de navigateur à voile, activité à laquelle il ne cessa de s'adonner jusqu'à sa retraite.

1 Les premières lignes de l'ouvrage sont on ne peut plus claires à cet égard : « L'objet de ce travail est avant tout la marine de l'époque, c'est-à-dire les navires, et leurs satellites fluviaux, leur manœuvre, les hommes qui les conduisaient à la mer, les chargeaient. Cette recherche voudrait donc être une contribution à l'étude des transports maritimes. Elle ne saurait se confondre avec l'étude du commerce maritime bordelais, dont elle n'envisage que l'un des aspects, mais on ne peut la dissocier complètement, puisque la navigation est commandée, au premier chef, par l'activité économique... ».

2 Celles-ci marquent le passage à un autre type de navigation : les liaisons océaniques, mais, à cette époque, vu de Bordeaux, on en est encore au « cabotage atlantique », comme l'écrit J. Bernard.

3 Il a consacré à celles-ci sa thèse secondaire, toujours inédite : *Le Notariat et la pratique notariale en Bordelais 1235-1520*.

4 On le voit en particulier dans les pages consacrées à la construction navale (p. 282-294), étonnantes de maîtrise et de précision.

Jacques Bernard était capable de conduire un voilier en pleine mer – et il le fit souvent, jusqu'en Méditerranée –, et sa fréquentation assidue des gens du port lui apportait de l'intérieur le sens des termes employés par les gens de mer, termes qu'il retrouvait dans les documents qu'il utilisait. De ce point de vue, la thèse est un joyau<sup>5</sup>.

Sans être centrée sur le commerce maritime, elle apporte néanmoins beaucoup sur ses conditions et son évolution au cours des xv<sup>e</sup>-xvi<sup>e</sup> siècles. On y trouve donc aussi une histoire du trafic maritime de Bordeaux et de ses environs – notamment le Bassin d'Arcachon – au cours de la période considérée. C'est pourquoi son chapitre de conclusion fut, comme je l'ai déjà indiqué, consacré aux premières expéditions bordelaises vers Terre-Neuve. L'ouvrage souligne les difficultés d'utilisation du port, et met en valeur un trait permanent des Bordelais : leur entreprise était terrienne. Leur but n'était pas d'être de grands armateurs ni de grands navigateurs mais de produire et de vendre du vin, tout comme au xviii<sup>e</sup> siècle ils s'occuperont essentiellement de produire, acheter et vendre les sucres, cafés et indigos antillais, toutes denrées qui viennent alors s'ajouter à ces vins qui gardent une place considérable, n'accordant à la traite, de ce fait, qu'une place réduite.

Les pages sur les embarcations de mer et de rivière, sur la pêche<sup>6</sup>, sur les manœuvres, les routes de mer, les aléas de la navigation sont particulièrement brillantes. Il a également été novateur par son étude des comportements des gens de mer, notamment de la violence à bord des bateaux, sans oublier le magnifique chapitre IV du livre II : « La psychologie des gens de mer » (p. 715-764), qui mériterait d'être davantage connu et utilisé.

Il s'est aussi intéressé à l'histoire de Bordeaux<sup>7</sup> et à celle de ce Bassin d'Arcachon, qu'il connaissait à fond mais sur laquelle il a malheureusement peu écrit. Il reste ce très grand livre dont on peut prendre la pleine mesure grâce à un superbe compte rendu de Marcel Bataillon, paru en 1969, dans les *Annales É.S.C.*, qui est la meilleure introduction à la lecture de ce monument de l'histoire maritime qu'est sa thèse<sup>8</sup>.

Jean-Pierre Poussou

5 C'est particulièrement notable dans le développement intitulé : « L'arche, la gonelle, la touaille – La vie à bord » (p. 615-630).

6 Tout à fait remarquable est le chapitre III du livre I : « La pescherie » (p. 181-218).

7 Voir les tomes IV et V de la grande *Histoire de Bordeaux*, Charles Higounet (dir.), Toulouse, Privat, 1980.

8 « Navires et gens de mer à Bordeaux aux xv<sup>e</sup> et xvi<sup>e</sup> siècles », *Annales É.S.C.*, 1969, 5, p. 1162-1170.



## COMPTES RENDUS

FRANÇOISE PENCALET-KERIVEL, *HISTOIRE DE LA PÊCHE LANGOUSTIÈRE. LES « MAURITANIENS » DANS LA TOURMENTE DU SECOND XX<sup>e</sup> SIÈCLE*, RENNES, PUR, 2008.

Comme tous les récits de marins, c'est à une histoire exceptionnelle mais quasiment inconnue que nous invite la lecture de l'ouvrage de Françoise Pencalet-Kerivel. Dans sa préface, Gérard Le Bouëdec rappelle que ce livre, issu d'une thèse de doctorat, s'inscrit dans la continuité du champ depuis peu en plein essor de l'histoire des pêches côtières. Elle-même descendante de « Mauritaniens », l'auteur fait aussi œuvre de mémoire en restituant l'épopée de ces marins pêcheurs dont l'activité s'est déroulée sur l'ensemble du xx<sup>e</sup> siècle. Le titre est, à cet égard, légèrement trompeur puisque le premier chapitre rappelle judicieusement les circonstances de l'apparition de cette pêche considérée comme un substitut à celle de la sardine qui traversait une crise profonde dans les années 1900. Histoire mémorielle certes, mais pas mémorial : l'intention de Françoise Pencalet-Kerivel n'était pas de dresser un monument commémoratif à la gloire méconnue de ces hommes, mais bien d'accomplir une scrupuleuse tâche d'historienne avec la distanciation et le travail critique que cela suppose. À cet égard, on ne peut être qu'impressionné par la diversité des matériaux utilisés : archives privées et publiques, sources provenant d'entreprises et d'organismes publics, mais aussi enregistrements radiophoniques, photographies et entretiens avec des acteurs, dont elle a eu l'heureuse initiative de reproduire des extraits dans le corps de son récit.

L'histoire de la pêche à la langoustine au large des côtes de la Mauritanie est d'abord celle de la reconversion partielle de deux ports bretons sardiniers, à savoir Douarnenez et Camaret. Françoise Pencalet-Kerivel a pris le parti, clairement annoncé, de privilégier trois axes de réflexion : économique, politico-juridique et humaine. Ce pari est largement réussi dans la mesure où elle tire avec maîtrise, tout au long de sa démonstration, ces différentes ficelles, dans une perspective dynamique fondée sur un plan chronologique en trois parties. La première période est celle de l'émergence du « rêve d'un eldorado africain » (p. 40), encouragé par l'État colonisateur, porté par la flottille de Douarnenez en quête de la langouste verte le long des côtes de Mauritanie. L'entreprise bénéficie alors d'un espace de réglementation lâche dont les effets furent nocifs à long terme. Cette pêche artisanale s'effectue sur des navires à voiles jusqu'à

la deuxième guerre mondiale. L'auteur explique la rationalité économique de ce choix, mais, faute de sources probablement, elle ne pose pas le problème de l'accumulation primitive du capital. Le choix d'une pratique traditionnelle de la pêche s'explique-t-il par l'incapacité à financer un équipement moderne, ou bien l'indigence de capitaux dans les petites places portuaires concernées par cette pêche expliquerait-elle le repli sur une spéculation qui n'a pas besoin d'équipement moderne ? À côté des aspects techniques, l'une des originalités majeures de ce travail réside bien dans l'étude ethnologique de l'univers des « Mauritanien », en particulier dans les chapitres 3 et 9. Les représentations véhiculées par la mémoire d'un groupe numériquement faible, mais doté d'une forte identité, fut d'ailleurs le point de départ de cette entreprise. Concernant les conditions de travail, F. Pencalet-Kéritel démontre ainsi que cette pêche fut « faussement tranquille ».

340

Arrive ensuite la quinzaine d'années faussement glorieuse de la reconversion de la langouste verte à la rose (1955-1970), dont les Camarétois furent les pionniers. Dans un contexte économique, diplomatique et juridique nouveau, cette période est celle des beaux profits, mais aussi celle des bouleversements où les principes de la pêche artisanale sont confrontés à l'ouverture sur les capitaux extérieurs, aux innovations (sonde, congélateurs, chalut ou casier), bref à la constitution d'une flottille moderne onéreuse, dont la rentabilité suppose une intensification du travail à bord. Cette logique fut d'ailleurs plus poussée à Douarnenez qu'à Camaret, aussi assiste-t-on bien à la mise en place de deux modèles économiques différents pour un même type de pêche. Dès le début des années 1960, les méfaits de ce processus se font ressentir en raison de l'augmentation des prélèvements. « L'or rose » met aux prises pêcheurs, mareyeurs et groupements de mareyeurs pour la domination d'un marché qui est alors une véritable manne financière. L'engrenage de la « surpêche » langoustière montre ses limites avec la crise aiguë de 1965. Le début des années 1970 prolonge certaines logiques capitalistiques enclenchées dans la phase précédente, tout en entrant dans l'ère d'une « production raisonnée par une flottille limitée » (p. 245). À cette contradiction s'ajoutent de nouvelles contraintes, comme la redéfinition du droit de la mer qui conduit l'État mauritanien à renforcer progressivement la protection de son littoral ou, plus récemment, la substitution de la CEE à la France dans la définition et la ratification des conventions de pêche. L'épuisement des stocks au large du Banc d'Arguin achève de décourager les marins bretons. Au début des années 1990 cesse l'épopée de ceux qu'un de leurs thuriféraires appelait les « seigneurs de la mer ». Avec elle s'achève un genre de vie et une activité dont l'un des intérêts majeurs était les profits et les revenus élevés qu'elle procurait. Pour être complet, ce récit aurait d'ailleurs mérité quelques mots relatifs à la demande de ces produits de luxe. Quelques

informations sur les catégories de consommateurs concernées, l'évolution de leurs goûts, voire l'ampleur réelle de la démocratisation de la dégustation de la langouste, auraient pu fournir d'autres éclairages utiles sur l'histoire des « Mauritanien », désormais sortie de l'oubli.

Bruno Marnot

OLIVIER CHAPUIS, *CARTES DES CÔTES DE FRANCE. HISTOIRE DE LA CARTOGRAPHIE MARINE ET TERRESTRE DU LITTORAL*, DOUARNENEZ, ÉDITIONS DU CHASSE-MARÉE, 2007

Depuis sa monumentale thèse sur *Beautemps-Baupré et la naissance de l'hydrographie moderne* parue en 1999, Olivier Chapuis est devenu notre meilleur spécialiste de cette branche de l'histoire maritime. Le gros livre qu'il nous donne aujourd'hui sur les cartes des côtes de France depuis le XVI<sup>e</sup> siècle constitue une véritable encyclopédie, solidement documentée, de la cartographie de notre littoral. La France, souvent accusée à juste titre de tourner le dos à la mer, compte 1 575 kilomètres de rivages, Corse comprise, ce qui a provoqué la constitution d'un important patrimoine cartographique, tant il est vrai que la carte marine joue depuis longtemps un rôle essentiel dans toutes les activités humaines liées à la mer, en paix comme en guerre, en économie comme en stratégie, sans oublier, depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les loisirs, avec ce qu'Alain Corbin a justement appelé le désir de rivage. La cartographie devint de plus en plus une science, mais elle fut aussi pendant longtemps un art dans lequel l'école française excella, produisant nombre de documents qui restent de véritables œuvres d'art dont l'intérêt dépasse souvent la géographie pure.

L'ouvrage magistral d'Olivier Chapuis se distingue à la fois par la qualité du texte et par la splendeur de l'illustration en couleurs qui nous font revivre le développement de la carte marine depuis ses débuts jusqu'à nos jours : cinq siècles d'histoire et de progrès. Si le terme de cartographie n'apparaît que vers 1830, pour désigner à la fois le travail du cartographe et l'étude des cartes anciennes, celui d'hydrographie était d'usage dès le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, mais il désignait alors l'art et la science de la navigation comme en témoigne encore en 1643 le titre du gros ouvrage du Père Fournier *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toute les parties de la navigation*.

Suivant le plan chronologique qui s'imposait, le livre se divise en cinq parties correspondant aux cinq périodes d'évolution de la discipline. La première, que l'on peut qualifier de fondatrice, s'étend de 1500 à 1650 environ avec les œuvres pionnières de Guillaume Brouscon, du Conquet, et de Jean Fonteneau, dit Alphonse de Saintonge, Portugais passé au service de Jean Ango. La navigation était alors très liée au littoral avec l'importance du cabotage reliant une

multitude de petits ports. La cartographie restait empirique, confidentielle, basée sur la tradition orale et le savoir acquis par les pilotes. La description hydrographique de la France du pilote dieppois Jean Guérard, publiée en 1627, peut être considérée comme un modèle du genre. Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, le rôle de Richelieu fut décisif en développant le rôle des ingénieurs français et étrangers, surtout hollandais. En créant de nouveaux besoins, les guerres contribuèrent puissamment aux progrès, facilités par le perfectionnement des instruments de mesure comme le graphomètre, inventé à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, grâce auquel on peut mesurer les angles.

342

La seconde partie, consacrée à la seconde moitié du xvii<sup>e</sup> siècle, est marquée par deux personnalités : Colbert et Vauban. Reprenant ici encore l'œuvre inachevée de Richelieu, Colbert donna une très énergique impulsion à la cartographie des côtes et multiplia les écoles d'hydrographie codifiées dans la grande ordonnance de Marine de 1681. C'est à Colbert aussi que l'on doit la création des premières collections de cartes marines, ébauche de ce qui deviendra en 1720 le Dépôt des Cartes, Plans et Journaux de la Marine, le premier de ce genre dans le monde. On assista ainsi à la naissance d'un véritable trésor cartographique, complété, à l'initiative de Vauban, par la collection des plans-reliefs. Ce fut à cette époque, avec la fondation de l'Académie des Sciences, favorisant l'association des mathématiques et de l'astronomie, que naquit véritablement la cartographie scientifique avec l'utilisation de l'hydrographie par sondes. En témoigne le *Neptune français*, paru en 1693, ouvrage novateur qui fut longtemps la Bible des marins.

La troisième partie, couvrant le xviii<sup>e</sup> siècle, étudie les travaux fondamentaux de Claude Masse, auteur, outre ses cartes, de mémoires descriptifs, véritables monographies du plus haut intérêt, et des Cassini, qui œuvrèrent à la « plus grande entreprise cartographique privée de France ». Cette période marqua sans doute l'apogée de la cartographie sur le plan artistique tant était réel le talent des ingénieurs et des dessinateurs, faisant quelquefois de leurs cartes de véritables tableaux avec paysages, navires et personnages.

Avec la quatrième partie – 1800-1850 –, on aborde ce qu'Olivier Chapuis appelle la révolution industrielle symbolisée par l'immense travail de Beautemps-Beaupré et de son équipe. Ces hommes, avec une rigueur scientifique qui en assura la survie et l'utilisation jusqu'à l'ère du satellite, ont renouvelé totalement l'ensemble de la cartographie des côtes de France et du Grand Empire, puisque les relevés s'étendirent jusqu'en mer du Nord et en Adriatique. Tâche colossale, qui fut menée à bien par une dizaine d'ingénieurs, aboutissant aux six volumes du *Pilote français*, parus à partir de 1816. En 1839, était publié le premier annuaire moderne des marées et, l'année suivante, on pouvait conduire dans la Manche la première campagne hydrographique utilisant un navire à vapeur. Il

fallut aussi résoudre les difficultés suscitées par l'adoption du système métrique contraire à la tradition maritime.

La cinquième partie étudie, depuis 1850 jusqu'à nos jours, l'intégration du rivage avec les besoins nouveaux créés par l'utilisation intensive des côtes liée à la révolution industrielle, à l'essor de la plaisance, à l'accroissement continu des tonnages des navires et donc des tirants d'eau, ainsi qu'aux progrès de la navigation sous-marine en plongée profonde. La cartographie marine connaît alors des avancées technologiques, entre autres l'utilisation des dragues Ronarc'h pour le repérage des roches sous-marines isolées, nécessitant des mises à jour périodiques et systématiques qui n'ont pas évité quelques naufrages comme celui du cuirassé *France* qui, en août 1922, s'éventra sur une roche inconnue dans la passe de Teignouse pourtant bien fréquentée. L'arrivée de l'électronique bouleversa évidemment les conditions de travail avec toutefois certaines limites : l'électronique est sujette à des pannes, la carte papier ne fait jamais défaut.

Complété par un glossaire, un index, une bibliographie, une liste des cartes publiées, ce superbe ouvrage constitue à la fois un instrument de recherche indispensable et un véritable chef-d'œuvre d'érudition maîtrisée qui le met à la portée du public cultivé. À juste titre, l'Académie de Marine lui a attribué son Grand Prix.

Étienne Taillemite

PATRICE GUILLOTREAU (DIR.), *MARE ECONOMICUM. ENJEUX ET AVENIR DE LA FRANCE MARITIME ET LITTORALE*, RENNES, PUR, 2008, 551 p.

Cette somme, riche d'une trentaine de signatures, est l'œuvre du Pôle Mer Littoral (PML) qui réunit des chercheurs de l'université de Nantes et de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar) de Saint-Nazaire, soit au total une fédération scientifique de neuf équipes, dont les travaux dans certains domaines font autorité sur le plan international. Comme l'annonce à juste titre l'avant-propos, « l'objectif du présent ouvrage est de porter un regard analytique sur l'économie des ressources et des espaces marins en France, en insistant sur sa dynamique récente et son devenir dans un monde globalisé » (p. 13). Disons-le d'emblée : c'est un ouvrage de référence incontournable pour qui s'intéresse à l'économie littorale et maritime, dans ses aspects informatifs aussi bien qu'analytiques. Le propos dépasse d'ailleurs souvent l'objet du sous-titre puisque, dans la plupart des chapitres, les auteurs étendent leurs réflexions à l'ensemble des économies maritimes européennes et mondiales, par rapport auxquelles est fort opportunément mise en perspective la situation française.

L'ouvrage est organisé autour de trois parties qui représentent les trois grandes composantes de l'économie maritime et littorale : les ressources, les transports et la mise en valeur du littoral. De précieuses références bibliographiques terminent chaque chapitre. Plus qu'un simple état des lieux des différentes activités, cette réflexion collective se singularise par son niveau élevé de scientificité, lequel rebutera peut-être le lecteur non averti, mais fournira aux spécialistes des sciences humaines des outils méthodologiques particulièrement stimulants. L'une des ambitions centrales de ce livre consiste à s'interroger sur les enjeux fondamentaux de l'avenir économique de chaque activité maritime et littorale, en s'appuyant sur les travaux les plus récents de la théorie économique. La présentation de modèles économétriques représente assurément la valeur ajoutée de l'ouvrage qui livre non pas seulement des résultats, mais plus encore la méthodologie des investigations. À cet égard, la première partie, consacrée à « la filière des produits de la mer », est la plus emblématique des intentions affichée par les maîtres d'œuvre, car elle met en valeur les points forts des domaines d'études privilégiés par le PML. On retiendra notamment les chapitres originaux consacrés aux criées et ports de pêche (chap. 3), au fonctionnement des marchés des produits de la mer (chap. 5), ou encore au rôle de la sphère financière et des instruments financiers dans le fonctionnement de l'économie des produits aquatiques. Avec bon sens, les auteurs du chapitre 5 rappellent fort opportunément que la focalisation de l'attention sur l'offre des produits de la mer revient à « ignorer au moins 50 % du problème » (p. 193) de leur exploitation, voire de leur surexploitation. C'est donc bien la fonction demande qui mérite, du point de vue méthodologique, d'être analysée en priorité pour appréhender de façon rationnelle la gestion des ressources halieutiques. On notera également les développements en direction des approches culturelles, relatives à la formation des goûts, et des analyses sociologiques de la consommation pour éclairer la fonction demande, sa structuration sociale et son évolution dans la durée. Les auteurs ne négligent donc aucune des pistes d'investigation de l'économie maritime, comme en témoignent les rappels historiques qui introduisent plusieurs des chapitres du livre. De par son objet, la deuxième partie, consacrée à la construction navale, aux transports maritimes et à l'économie portuaire, est la plus « mondialisée » dans sa conception, tandis que la troisième, relative à « la mise en valeur de l'espace littoral et de la mer côtière », se recentre davantage sur le cas français.

Au-delà des problématiques inhérentes à chaque secteur de l'activité maritime et littorale, les auteurs posent un certain nombre d'interrogations transversales : la situation française par rapport à l'économie maritime mondiale, avec ses singularités, ses faiblesses et ses points forts ; l'édification d'une « Europe bleue », qu'il s'agisse de la politique commune des pêches ou bien de la préservation des littoraux ; la question cruciale du développement durable comme possible

(et souhaitable ?) dénominateur commun, dans un avenir proche, d'une politique maritime globale qui semble à l'heure actuelle faire cruellement défaut. À cet égard, certains contributeurs démontrent les faux postulats de la théorie orthodoxe appliquée à la gestion des ressources halieutiques, qui semblent conduire dans une impasse (p. 56 et suiv.). Dans le dernier chapitre, le plus géographique de tous, les auteurs rappellent également avec force les tensions affectant l'espace littoral, soumis à des spéculations économiques aux objectifs contradictoires qui compliquent singulièrement sa gestion par les pouvoirs publics et les acteurs impliqués dans sa mise en valeur.

Au total, il faut saluer la publication de cette entreprise collective de premier ordre, qui vaut tant par sa richesse informative et son souci d'exhaustivité que par son exigence intellectuelle. Qu'il soit économiste, historien, géographe ou sociologue, chaque spécialiste d'un segment de l'économie maritime et littorale y trouvera matière à réflexion.

Bruno Marnot

345

CAROLINE PIQUET, *LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ. UNE CONCESSION FRANÇAISE EN ÉGYPTÉ (1888-1956)*, PARIS, PRESSES DE L'UNIVERSITÉ PARIS-SORBONNE, 2008

Issu d'une thèse de doctorat, le livre de Caroline Piquet s'inscrit dans la bibliographie déjà riche de l'histoire du canal de Suez, illustrée notamment par les ouvrages de D. A. Farnie, N. Montel et H. Bonin lesquels, sous des approches différentes, avaient déjà abordé cette épopée technique et économique, qui fut l'un des grands mythes mobilisateurs de l'imaginaire européen, et plus particulièrement français, du XIX<sup>e</sup> siècle. Le premier mérite du travail produit par C. Piquet réside dans le dépouillement impressionnant d'archives, aussi bien françaises qu'étrangères, privées que publiques, ministérielles comme consulaires... Peu de sources ont échappé à ses fourches caudines. On lui saura gré aussi d'avoir su mobiliser une bibliographie quasi exhaustive, et qui ne s'est pas limitée à la littérature occidentale. Sa connaissance de la langue arabe permet ainsi de connaître un point de vue égyptien sur la question, ce qui confère assurément une plus-value à l'ouvrage.

L'autre intérêt réside dans le choix de la perspective adoptée par l'auteur qui s'est efforcée d'« étudier le point de passage ou plutôt de déchirure entre deux logiques » (p. 33), celle d'une compagnie *off-shore* jouissant d'une énorme rente de situation, tirée des revenus du canal, et celle d'un État égyptien en gestation qui souhaite la capter à son profit. D'où la chronologie : si 1956 était une évidence comme *terminus ad quem*, l'année 1888 fut celle de la convention internationale de Constantinople, consacrant la neutralité et le libre usage du canal. Au nom

de ces principes, l'entreprise n'a cessé de revendiquer son statut de compagnie universelle qui remplissait une mission d'intérêt supérieur, justifiant la mise à l'écart de l'État égyptien, pourtant autorité concédante. Très rapidement, le canal est donc devenu le point de fixation majeur à la fois politique, économique et symbolique de la cause nationaliste. Même si l'historien doit se défier des explications de type déterministe, il faut bien admettre que tout ou presque du dénouement du 1956 est déjà contenu dans l'imbroglio juridico-économique des origines. En témoigne l'affaire du renouvellement de la concession, en 1909-1910, qui fit intervenir avec fracas l'opinion publique égyptienne et représenta le premier échec majeur enregistré par la Compagnie. À partir de cette crise fondatrice, C. Piquet retrace avec méticulosité le retournement progressif et obstiné du rapport de force en faveur des Égyptiens.

346

Toutefois, comme le précise le sous-titre, ce récit ne se limite pas à la chronique d'une entreprise, qui constitue seulement la première partie du livre. C'est tout un univers social qui est ressuscité, celui du monde du travail d'abord (deuxième partie), au profil éminemment international, où les qualifications – et les inégalités – professionnelles recourent pendant longtemps les origines nationales, même si ces repères tendent à se brouiller à partir de l'Entre-deux-guerres sous la pression croissante du syndicalisme égyptien. C. Piquet décrit bien la singularité de ce mouvement ouvrier, dont le rôle ne s'est pas limité à la promotion des droits sociaux des nationaux, mais a également servi d'avant-garde politique et préparé la relève pour l'après-nationalisation. Cette pression a ébranlé le paternalisme traditionnel des dirigeants de l'entreprise. Toutefois, la description du monde du travail ne s'est pas réduite au récit des tensions entre main-d'œuvre et patronat : elle restitue aussi avec précision l'évolution des statuts, la politique de formation des ouvriers, les pratiques professionnelles et le formidable complexe industriel *sui generis* que fut le chantier permanent du canal de Suez.

À la lecture du livre, la compagnie apparaît mieux que jamais sous un jour ambivalent : vue de l'extérieur, elle apparaît surtout britannique, en raison de la présence des Anglais en Égypte à partir de 1882 et de l'intérêt stratégique que représente, pour eux, le contrôle du canal ; mais, vue de l'intérieur, Suez demeure française, comme l'indique la succession de ses dirigeants, leurs choix économiques toujours indépendants des grandes manœuvres diplomatiques britanniques, l'organisation du travail, ou encore le paternalisme des élites de l'entreprise. Cette dimension éclate dans la troisième partie, où l'auteur décrit le microcosme français au sein de la concession, une société, qui à l'instar de la compagnie, apparaît de plus en plus anachronique au sortir de la deuxième guerre mondiale, figée qu'elle est dans le XIX<sup>e</sup> siècle. Le dossier iconographique, riche et de belle qualité, illustre la vie douce des expatriés français, hors du

temps et de l'espace, qui laisse penser que la compagnie ne fut pas seulement un « État dans l'État », mais aussi une implantation du monde européen aux portes de l'Égypte. Entreprise démiurgique par essence, qui relia l'Orient à l'Occident, Suez fut également bâtisseuse de cités, tout comme elle forgea un « esprit canal » qui a marqué des générations d'employés. On appréciera, en conclusion, l'hypothèse d'une continuité entre la mission civilisatrice dont se targuait la société concessionnaire d'avant 1956, et sa descendante actuelle.

Bruno Marnot





