

# Des maîtres-charpentiers de la Marine aux ingénieurs-constructeurs (1740-1765)

par Bernard Lutun, ancien élève de l'École polytechnique, docteur en histoire

Ce texte est constitué de trois extraits de ma thèse de doctorat intitulée : *Une autre Marine (1756-1789). Réforme d'une institution*. Un article, paru en 1994 dans la *Revue maritime* sous le titre : « Une école pour les constructeurs des vaisseaux du roi de France (1740-1765) », comprenait déjà une partie de la matière, avec des développements qui ont dû être supprimés dans la thèse soutenue. La suite, également extraite de la thèse, a pour titre : « Les progrès des ingénieurs-constructeurs de la Marine (1765-1786) ».

## 2.3. Les arsenaux de la Marine

Colbert s'est soucié d'approvisionner les ports de guerre en matériaux et en matériel d'armement produits ou fabriqués en France, d'agrandir les ports existants et de construire celui de Rochefort, et d'y faire bâtir des vaisseaux, avant de donner aux arsenaux une organisation stable.

Le premier objectif, mentionné par Louis XIV dans ses mémoires à propos des dentelles<sup>1</sup>, correspond à la politique mercantiliste du gouvernement. Plutôt que de continuer d'acheter les principales fournitures en Hollande, explique Colbert à Terron, « il faut toujours acheter en France préférablement aux pays étrangers, quand même les marchandises seraient un peu moins bonnes et un peu plus chères, parce que, l'argent ne sortant point du Royaume, c'est un double avantage à l'Etat en ce que, demeurant, il n'appauvrit point, et les sujets de S.M. gagnent leur vie et excitent leur industrie »<sup>2</sup>. Dans l'*État abrégé de la Marine* pour 1669<sup>3</sup>, Colbert dresse un tableau, peut-être flatté, des progrès accomplis en huit ans en la matière, malgré les résistances des ports<sup>4</sup> et les déboires<sup>5</sup> : l'essentiel, soit les bois de construction et de mâture, fer forgé, brai et goudron, armes individuelles, canons de fonte de fer, chanvre, provient désormais du Royaume. On peut reprocher au ministre d'avoir donné à des parents, à des créatures et à des financiers les fournitures principales, bon nombre d'entre eux n'ayant prêté leur concours qu'en échange d'affaires financières avantageuses<sup>6</sup>. Pouvait-il agir autrement, étant donné l'insuffisance de l'industrie nationale et les habitudes invétérées que le gouvernement a pourtant cherché à contrarier, en tournant notamment la noblesse vers

<sup>1</sup> *Mémoires de Louis XIV*, éd. Longnon, 1978, p. 185-186 (année 1666).

<sup>2</sup> Mémoire de Colbert pour Terron et Seuil du 3 juin 1666, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 1<sup>re</sup> partie, p. 76 à 79.

<sup>3</sup> A.N. Marine, G1.

<sup>4</sup> Lettres de Colbert à Matharel du 1<sup>er</sup> août 1670, à Legoux, fournisseur de canons, du 20 septembre 1671 et à Arnoul père (1608-1674) du 25 septembre 1674, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 256-257, 396-397 et 528-529.

<sup>5</sup> Les espoirs mis dans la fourniture de bois de mâture par les provinces françaises, notamment les Pyrénées, ont été déçus.

<sup>6</sup> Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, 1996, p. 67 à 71 et 76.

le commerce<sup>7</sup> ? Le ministre pensait aussi diviser progressivement les fournitures en un nombre plus grand de marchés, parce que le débit assuré des marchandises par la Marine augmenterait le nombre des fournisseurs et diminuerait les prix, en même temps qu'il inciterait, par l'abondance de l'offre, les particuliers à faire bâtir des vaisseaux marchands<sup>8</sup>. Ces efforts ont porté leurs fruits, puisque la flotte comprend 119 vaisseaux à flot au 1<sup>er</sup> juillet 1671, contre 78 encore au début de 1669 ; 8 de ces vaisseaux seulement ont été commandés à l'étranger après 1661<sup>9</sup>, et le chiffre de 119 est dépassé en 1677, puis à nouveau en 1690 (**tableau annexe n° 1**).

A l'organisation de 1669-1670, il y a un établissement de marine dans cinq ports, et un intendant dans deux d'entre eux (Rochefort et Toulon), ainsi que 4 commissaires généraux dont 3 ordonnateurs dans un port, 25 commissaires ordinaires de la Marine, 5 contrôleurs, 3 gardes-magasins, 92 écrivains et 9 commis des Classes entretenus, soit 140 « officiers de finance » (**tableau annexe n° 3**), *presque tous munis d'une commission ou d'un brevet et non d'un titre d'office*<sup>10</sup>. Les commissions des intendants et les instructions qui les accompagnent<sup>11</sup> respectent le système de 1631, en ce que les officiers civils sont chargés du service sédentaire dans le port. Cependant l'autorité de rattachement des capitaines de port reste indéfinie<sup>12</sup>, et Colbert demande au marquis de Martel (?-1683), alors commandant de la Marine à Toulon, de ne pas laisser paraître de division avec les officiers civils du port, notamment avec l'irascible intendant Leroux d'Infreville (1600-1672), et de rendre compte à la Cour en cas de désaccord persistant<sup>13</sup>. De même, si l'instruction établie pour le contrôle en 1670 semble mêler les fonctions d'administration à celles du contrôle<sup>14</sup>, Colbert suggère dans deux lettres de 1670 le pouvoir de représentation du contrôleur, la décision appartenant en dernier ressort à l'administrateur actif, intendant ou commissaire général ordonnateur, qui aura à en rendre compte le cas échéant<sup>15</sup>.

La disette des talents s'étend à l'administration des ports. Les fonctions des officiers de finance exigent des connaissances techniques ; il n'est donc pas surprenant que Terron, satisfait des services de son bras droit des Clouzeaux (1634-1701), enseigne de 1654 passé commissaire vers 1664, propose d'affecter à ces emplois d'autres enseignes de vaisseau qui y montreraient des dispositions<sup>16</sup>. Colbert lui donne son accord, à condition « que ce ne soient pas de très jeunes gens, et qu'il y ait apparence qu'ils seront fidèles et appliqués : ce sont des qualités absolument nécessaires pour bien réussir dans cet emploi, sur lequel doit reposer toute la sécurité de nos armements »<sup>17</sup>. Trois autres officiers de marine au moins sont passés commissaires sous Colbert, dont

<sup>7</sup> L'ordonnance de la marine d'août 1681, l. II, t. 8, art. 1 confirme que la profession d'armateur ne fait pas déroger et que celle de capitaine marchand, maître ou patron est dans le même cas. Le commerce par voie de terre est de même formellement ouvert à la noblesse par un édit de décembre 1701.

<sup>8</sup> Lettres de Colbert à Daliès de La Tour (1635-1713) et à Arnoul père des 19 et 25 septembre 1671, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 395 et 397 à 402.

<sup>9</sup> D. Dessert, *op. cit.*, p. 81, 147 et 347.

<sup>10</sup> Ces commissions, avec les noms des titulaires à l'organisation, sont reproduites dans B<sup>2</sup>-444, p. 53 et suivantes.

<sup>11</sup> Les commissions de Terron et de Matharel de décembre 1669 et avril 1670 sont reproduites dans B<sup>2</sup>-444, p. 53 à 64 ; l'instruction à Matharel, du 12 avril 1670, figure en copie dans C<sup>7</sup>-202.

<sup>12</sup> *Commission de capitaine de port de Toulon pour le s. de Saint-Tropez*, du 1<sup>er</sup> janvier 1670, B<sup>2</sup>-444, p. 82 à 84 (copie).

<sup>13</sup> Lettre de Colbert à Martel du 20 décembre 1669, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 204-205.

<sup>14</sup> R. Mémain, *La marine de guerre sous Louis XIV...*, *op. cit.*, p. 494-495.

<sup>15</sup> Lettres de Colbert à Léger des 21 avril et 16 mai 1670 dans P. Clément, *op. cit.*, p. 235-236 et 239-240.

<sup>16</sup> R. Mémain, *op. cit.*, p. 471, 473 et 478.

<sup>17</sup> Lettre de Colbert à Terron du 7 octobre 1669, citée par R. Mémain, *op. cit.*, p. 471.

deux sont devenus intendants comme des Clouzeaux et le troisième commissaire général<sup>18</sup> ; cependant ce mode de recrutement n'a pas été poursuivi.

Le grade de commissaire est acquis d'emblée aux nouveaux venus, à cette époque, au point que Terron recommande en 1673 l'élévation d'un écrivain afin de donner de l'émulation « parmi les gens de cet ordre-là »<sup>19</sup>. Les officiers de finance ne forment pas encore un véritable corps : il y a d'un côté les écrivains (à brevet) et les gardes-magasins (à commission), et, de l'autre, les commissaires ordinaires, contrôleurs, commissaires généraux et intendants, tous porteurs d'une commission et faisant carrière dans le service sédentaire des ports et dans les départements des Classes et, pour certains d'entre eux, dans le service militaire, à l'occasion des campagnes. Les appointements de ces officiers se comparent assez favorablement à ceux des militaires (**tableau annexe n° 3**). La grande difficulté réside dans leur recrutement, ainsi que l'écrit encore Colbert : « Le principal point auquel nous devons nous attacher est d'établir dans la Marine d'honnêtes gens et gens de bien pour commissaires, parce que dans leurs fonctions réside une partie de la sûreté du service. »<sup>20</sup> Certains ont prétendu au XVIII<sup>e</sup> siècle que les intendants de Colbert étaient d'une trempe supérieure à celle de leurs successeurs sous Louis XV : il est permis d'en douter, les bons intendants tels Terron, Vauvray ou Bégon (1638-1710) voisinant avec de moins bons, comme Pierre Arnoul, Brodart et Demuin, qui ont été révoqués<sup>21</sup>.

Le recrutement du personnel chargé de l'exécution des travaux, les maîtres entretenus notamment, présente lui aussi des difficultés. La supériorité des Anglais et des Hollandais étant manifeste, Colbert envoie divers agents en mission dans les chantiers étrangers afin d'observer la façon de travailler et cherche à y recruter des spécialistes : c'est ainsi que des charpentiers hollandais sont à l'œuvre à Rochefort en 1669<sup>22</sup> et que plusieurs maîtres étrangers ont fait école en France, le plus connu d'entre eux étant le Napolitain Biagio Pangalo (1650-1722), dit le maître Blaise. Colbert se plaint de la préférence des charpentiers français pour les armateurs<sup>23</sup>, de la lenteur des constructions navales dans les ports de guerre<sup>24</sup> et du gaspillage. Il observe à ce sujet que « le défaut naturel de notre nation sera toujours la dissipation et le peu de ménage et d'économie dans le travail, et que nous ne pourrons surmonter cette mauvaise disposition de la nature qu'avec beaucoup de soin et d'étude ».

C'est dans cette vue que le ministre s'efforce de réglementer la construction navale militaire. Un premier règlement, du 4 juillet 1670, distingue cinq rangs de vaisseaux, de 18 à 120 canons<sup>25</sup>. L'intendant de Toulon propose d'établir un registre des règlements et un autre des délibérations prises dans le local qui doit abriter ces registres, « sur le fait des constructions »<sup>26</sup>. Colbert approuve cette initiative, mais juge nécessaire d'établir un conseil en forme et « de prendre garde de n'y admettre que ceux des officiers de marine et des charpentiers qui ont le plus d'expérience et qui en peuvent le mieux parler ». Le règlement du 22 mars 1671 institue donc des conseils de construction

<sup>18</sup> Du Guay (1655-1715), Girardin de Vauvray (1647-1724) et Mauclerc (?-1703) respectivement.

<sup>19</sup> Lettres de Terron à Colbert citées par R. Mémain, *op. cit.*, p. 487.

<sup>20</sup> Lettre citée par É. Taillemite, *op. cit.*, p. 46.

<sup>21</sup> P. Clément a publié un assez grand nombre de lettres de Colbert qui portent de vives critiques contre leur administration. Arnoul fils a été rappelé au service de la Marine.

<sup>22</sup> Lettre de Colbert à Terron du 10 mai 1669, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 125.

<sup>23</sup> Lettre de Colbert à Terron du 22 février 1669, *ibid.*, p. 100-101.

<sup>24</sup> Lettre de Colbert à d'Infreville du 1<sup>er</sup> mars 1669, *ibid.*, p. 103.

<sup>25</sup> Ce règlement est reproduit dans le *Code des armées navales*, p. 24-25. Les frégates légères, qui portent de 8 à 16 canons, n'ont qu'un tillac.

<sup>26</sup> Lettre de Colbert à Matharel du 17 octobre 1670, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 300-301.

dans les ports de guerre qui abritent des chantiers<sup>27</sup>. Dans la salle du conseil sont disposés « les mesures, proportions ou gabarits de tous les vaisseaux de guerre ou de charge anglais, hollandais et autres étrangers, comme aussi ceux des vaisseaux de S.M. ». Les membres du conseil doivent enquêter sur les qualités et les défauts des bâtiments existants, former « un devis contenant les mesures, proportions et gabarits » de chacun, ce qui tend à montrer qu'ils n'existent pas encore ou plutôt qu'ils ne sont pas conservés, et examiner les moyens de remédier aux défauts constatés. Le texte suggère qu'il y a un concours entre les maîtres-charpentiers entretenus du port pour l'établissement du « devis » de chaque ouvrage neuf, mais il ne dit pas comment ni par qui est nommé le maître qui est ensuite chargé de la construction. Les capitaines doivent tenir un journal exact de leur navigation et en remettre une copie au conseil, auquel ils sont susceptibles d'être appelés. Il y a enfin des instructions tendant à améliorer les formes de carène, mais sans la fixation des dimensions ni des emménagements.

Le règlement du 13 septembre 1673 marque un pas vers une certaine standardisation des constructions<sup>28</sup>. On travaille encore sans plan, selon un usage contraire à celui de l'architecture civile. Les devis examinés par les conseils de construction comportent quelques feuillets sur lesquels figurent des données numériques concernant la coque et la mâture<sup>29</sup>. Connaissant les dimensions principales et le déplacement approximatif du bâtiment, le maître-charpentier trace alors et sur le sol les couples en vraie grandeur<sup>30</sup>. Comme les artisans d'autres professions, il s'est constitué, grâce à des visites de chantiers et aux relations familiales fort serrées et nombreuses à l'intérieur de ces dynasties de maîtres-charpentiers, une collection de gabarits de maîtres-couples correspondant à des bâtiments de différentes grandeurs qu'on a jugés réussis<sup>115</sup>. En 1678, Colbert estime qu'il est temps de fixer toutes les dimensions des vaisseaux de chacun des cinq rangs, et de les fixer au moyen d'un plan et de profils<sup>31</sup> : il pense déjà au *plan-type*, sous le nom de « théorie ». Cependant, si l'établissement préalable d'un « modèle en carton et un profil ou coupe perpendiculaire avec un *plan* ou coupe horizontale de chaque vaisseau » devient réglementaire en 1683, afin d'y recourir lorsque l'on voudra imiter le bâtiment ainsi construit, on est loin du plan-type : c'est une simple précaution, car gabarits et modèles n'étaient pas conservés, ou alors les maîtres ne voulaient pas les communiquer<sup>32</sup>. Dans l'ordonnance de 1689 le législateur s'en tient aux dimensions principales, longueur, largeur et creux des vaisseaux des cinq rangs, qui seules sont imposées<sup>33</sup>. Notons ici que, sous la Régence au plus tard, les plans délibérés au conseil de construction doivent être envoyés au ministre pour approbation<sup>34</sup>. A cette époque le plan a pu servir à la conception du navire, alors qu'en 1689 il est fait après

<sup>27</sup> Ce règlement est reproduit dans le *Code des armées navales*, p. 25 à 27.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 27 à 29.

<sup>29</sup> Jean Boudriot et Hubert Berti, *La frégate, étude historique (1650-1850)*, 1992, p. 32.

<sup>30</sup> Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, 1991, p. 44-45 et 109.

<sup>31</sup> Lettre de Colbert à Arnoul du 18 septembre 1678, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 1<sup>re</sup> partie, suite, p. 125-126.

<sup>32</sup> L'ordonnance du 16 septembre 1683 à laquelle nous faisons allusion a été recopiée dans le Ms 421 du S.H.M., 1<sup>er</sup> vol. des règlements, p. 9-10. La prescription est reprise dans l'ordonnance du 15 avril 1689, l. XIII, t. 1, art. 6, le modèle étant en bois.

Lorsque les écoles de construction sont ouvertes en 1680 et 1682 au profit des officiers de marine et des galères, ce sont des maîtres-charpentiers qui sont chargés de l'enseignement. L'un d'eux, Chabert, réalise après quelques leçons que ses élèves pourraient ainsi apprendre son métier et il ne veut plus parler que devant des auditeurs qui soient au fait des constructions. Il est menacé de prison et doit non seulement se soumettre, mais communiquer au ministre un mémoire « de la manière dont il enseigne lesdites constructions ». P. Clément, *op. cit.*, suite, p. 223-224, note (avec la lettre à Brodard du 10 août 1682).

<sup>33</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIII, t. 2.

coup et doit servir au contrôle de l'exécution, le maître-charpentier qui a la conduite d'une construction ne devant pas modifier les décisions prises par le conseil de construction<sup>35</sup>.

Un autre mémoire de 1673, qui tend lui aussi à montrer la hauteur de vues du ministre, contient un plan de *spécialisation des ports de guerre*<sup>36</sup>. Les constructions navales lui paraissent plus faciles à Toulon que dans les ports de l'Océan, parce que les charpentiers y sont plus habiles, le bois et les conditions de travail meilleurs (moins de pluie, pas de marée) : il conviendrait donc de ne construire à Brest et à Rochefort qu'un ou deux vaisseaux par an et par port, alternativement. Le Havre et Dunkerque sont « inutiles par la difficulté de leurs ports et par leurs mauvaises rades », et le port de Brest, « le mieux assis pour toutes les actions de marine et le plus en sûreté », deviendrait le principal port de guerre, avec 48 vaisseaux des cinq rangs, loin devant Toulon (38 vaisseaux) et Rochefort (34 vaisseaux). La répartition effective au 30 septembre 1673 place encore Toulon au premier rang, mais il n'y a déjà que *trois* « *grands ports* », ainsi qu'on les désigne par la suite : Brest, Toulon et Rochefort.

En 1670 Colbert envoie aux intendants de Rochefort et de Toulon et au commissaire général de Brest le règlement « que le commandeur de La Porte fit en 1634 », afin de prendre les avis des « principaux officiers de marine [...] sur tout ce qui sera estimé devoir être pris dans ledit règlement de 1634 pour être appliqué à l'usage présent de notre marine et sur ce qu'il sera nécessaire d'ajouter pour perfectionner cet ouvrage [et en faire un règlement] dont notre marine a grand besoin »<sup>37</sup>.

Dans un premier temps, le ministre semble composer avec le plan de 1634 qui a été présenté au chapitre premier, en posant comme suit le principe de division de l'autorité<sup>38</sup> : « Pour bien dresser ce règlement, il faut, avant toutes choses, décider par le droit et par l'usage et la pratique en quel officier réside l'autorité du Roi et le commandement dans les ports et arsenaux de marine. Il faut considérer *en cela comme en toutes choses qui dépendent de la royauté*, deux principales fonctions : l'une de la guerre et l'autre de la justice, police et finances. Le pouvoir et fonction de la guerre résident, sans difficulté, en la personne de l'Amiral, vice-amiraux, lieutenant général, chefs d'escadre, capitaines de marine et autres officiers subalternes. Le pouvoir et fonction de la justice, police et finances, en la personne des intendants en chacun des ports, commissaires généraux, commissaires particuliers, contrôleurs et de tous les officiers subalternes des ports. Dans cette division, il est certain que la garde et *conservation* des ports, des rivières, de l'arsenal *et des vaisseaux* doit dépendre de la guerre, et, par conséquent, les officiers de cette qualité en doivent être chargés et en prendre soin. » Le capitaine de port est subordonné à l'officier général qui commande momentanément, par droit d'ancienneté, dans le port ; dans ce plan, il est notamment chargé de distribuer les officiers de marine sur les vaisseaux, « S.M. voulant que tous

<sup>34</sup> Le plan du *Jason*, de 50 canons, porte l'approbation et la signature du Conseil de marine à la date du 24 mars 1723 (ce plan est reproduit dans l'ouvrage de Jean Boudriot et Hubert Berti, *La frégate, étude historique (1650-1850)*, 1992, p. 24-25).

Une lettre du Conseil de marine du 3 janvier 1720 accompagne un modèle de présentation des plans de vaisseau ; elle répète que les plans approuvés doivent être conservés par le conseil de construction et qu'il est interdit d'y rien changer dans l'exécution (A<sup>2</sup>-24, p. 393-394).

<sup>35</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 9, art. 1.

<sup>36</sup> Mémoire intitulé *Pour mon fils. Maximes à observer sur les constructions*, et daté du 30 septembre 1673, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 134 à 137, pour ce développement.

<sup>37</sup> Lettre de Colbert à Seuil du 1<sup>er</sup> juillet 1670, *ibid.*, 1<sup>re</sup> partie, p. 244.

<sup>38</sup> *Mémoire sur le règlement de police des ports et arsenaux*, minute autographe de Colbert, [1670], *ibid.*, 2<sup>e</sup> partie, p. 667-668, pour ce développement.

lesdits officiers entretenus couchent à bord des vaisseaux et soient chargés de leur garde ». Le ministre développe les principes en articles dont les premiers annoncent le règlement du 23 octobre 1671.

Un autre mémoire de 1670 préfigure le règlement du 6 octobre 1674 « pour la police générale des arsenaux de marine », dont le canevas est le suivant<sup>39</sup>. Pour former un grand arsenal de marine, dit Colbert, il faut premièrement disposer de magasins. Le titre 1<sup>er</sup> donnera donc les indications pour bien les construire, ainsi que les ateliers et autres bâtiments civils et les ouvrages hydrauliques. Il y aura un magasin général pour recevoir toutes les marchandises aussitôt qu'elles sont achetées et des magasins particuliers à chaque vaisseau et proportionnés à leur classe ou grandeur. Lorsqu'on dispose de magasins, il faut les remplir de marchandises : le titre 2 sera celui des achats, avec l'explication des qualités nécessaires, de ce qu'il faut pour que les marchandises soient bonnes, les acheter en temps voulu et les avoir à bon prix. Ensuite il faut les ranger dans les magasins et en tenir la comptabilité. Il s'agit d'y observer « un si grand ordre que dans les livres des magasins, on trouve à perpétuité tout ce qui a été acheté et consommé dans la Marine ». La réception est faite par le garde-magasin en présence de l'intendant ou d'un commissaire et du principal maître qui doit employer les marchandises à réceptionner. Un écrivain tient, dans ce projet, les livres des magasins *en partie double*. Le garde-magasin dispose d'écrivains « chargés envers lui de tous les magasins particuliers de chacun vaisseau, ensemble des magasins à poudre, de la corderie, étuve, fonderie, voilerie, futailles et généralement de tout ce qu'il ne pourra pas faire par lui-même. Et les écrivains qui lui seront nécessaires pour toutes ces fonctions doivent tenir des livres qui aient rapport à son grand livre de raison en partie double. » Le titre 4 est celui de la conservation, le titre 5, celui des constructions. Une fois le vaisseau équipé, armé et muni de ses vivres, l'écrivain du bord se charge du tout par inventaire envers le garde-magasin général.

Faut-il inclure dans un règlement d'administration les devoirs et fonctions des officiers militaires à la mer, ou n'y traiter que des fonctions du commissaire aux revues, de la fourniture des vivres par le commis du munitionnaire à la mer et de ce que l'écrivain doit y faire par rapport aux consommations ? Colbert opte pour la seconde solution, en soulignant que le commissaire d'escadre doit envoyer de fréquents états de revue à la Cour, où que l'armée navale se trouve. Ensuite viennent le désarmement, la visite des vaisseaux en vue de leur radoub, le remplacement des effets consommés, la conservation des vaisseaux, les radoubs. Enfin il convient de décrire les fonctions *à terre* de tous les « officiers » (au sens large d'officiers du Roi, compris donc les maîtres entretenus). D'après cet énoncé, le chef d'escadre chargé du commandement de la Marine dans le port *a part à l'administration*, d'une manière qui n'est pas précisée.

Dans une « instruction à mon fils » composée probablement en 1671, *Colbert attribue au contraire aux officiers civils tout le service sédentaire des ports et des Classes, sans mélange d'autorité avec les officiers de marine* : « A l'égard de la [marine de] guerre, qui est dépendante de la charge d'amiral de France [c'est une fiction], elle consiste en deux choses principales, l'une en tout ce qui est à faire pour mettre les vaisseaux en mer ; l'autre en tout ce qui se fait lorsqu'ils y sont. La première se fait par les intendants et commissaires généraux de marine, officiers des ports, commissaires [particuliers] et gardes-magasins ; et la seconde, par les vice-amiraux, lieutenants généraux, chefs d'escadre, capitaines de marine et autres officiers particuliers. La première doit être particulièrement le soin du secrétaire d'État ayant la

<sup>39</sup> *Mémoire sur le règlement à faire pour la police générale des arsenaux de marine*, minute autographe, [octobre 1670], *ibid.*, 1<sup>re</sup> partie, p. 285 à 290, pour ce développement.

Marine en son département. »<sup>40</sup> Ce mémoire établit en principe que les *officiers de marine surveillent les opérations du port confiées à l'intendant sans y coopérer*, et que les officiers proprement dits de port, quoique militaires, dépendent de l'intendant ou du commissaire général ordonnateur du port<sup>41</sup>.

Le ministre souligne que ces derniers sont les « principaux officiers qui doivent faire agir cette grande machine », autrement dit préparer les hommes et les choses ; les autres coopérateurs sont implicitement les « officiers des ports », c'est-à-dire les commissaires, les officiers de port et les maîtres entretenus. Ces collaborateurs naturels seront des « gens habiles, sages et d'une fidélité éprouvée », le ministre « les aura continuellement à l'œil, les redressera quand ils manqueront, donnera des ordres bien clairs et les leur fera bien exécuter ». C'est en somme dans le sens donné dans ce mémoire qu'il faut comprendre que Colbert et ses successeurs sont plutôt les ministres de la Plume que de l'Épée, étant responsables des moyens de la victoire et non de la victoire elle-même<sup>42</sup>. Le corps administratif doit être respecté des militaires, si Colbert veut s'imposer à ces derniers et diriger réellement la Marine. Les disputes entre membres des deux corps ne sont pas exceptionnelles dès cette époque. Ainsi Terron a-t-il un ordre du Roi pour enfermer le capitaine de vaisseau de Blénac, s'il ne donne pas entière satisfaction au commissaire de Mauclerc qu'il a insulté, et cela « en sorte que cela soit avec éclat et que tous les capitaines soient persuadés que le Roi ne souffrira point que les officiers qui sont employés pour la police et pour l'ordre de sa marine soient maltraités »<sup>43</sup>.

Le règlement du 6 octobre 1674, dont la majeure partie est due à Colbert de Terron, « doit servir à donner une forme fixe et invariable à [la] Marine »<sup>44</sup>. Il passe en substance dans l'ordonnance du 15 avril 1689, les fonctions des commissaires étant plus développées dans la seconde loi et celles des maîtres l'étant moins, ce qui tend à prouver que les premiers ont acquis la place voulue par Colbert. Nous noterons ici que la *comptabilité en partie simple est maintenue*, et qu'elle est tenue en quantités et non en valeur, l'élément valeur n'étant introduit qu'en 1854<sup>45</sup>. Il est permis d'y voir une marque de méfiance, ainsi que l'exprime Seignelay à son retour de Toulon : « l'ordre qui s'observe dans les magasins [...] est assurément fort beau et [...] n'a d'autre défaut que celui de multiplier un peu le travail par un grand nombre de livres qui s'y tiennent ; mais assurément, en suivant cet ordre, *il est très difficile que le Roi soit trompé*. On en sera encore plus assuré lorsque l'arsenal sera bâti [à neuf] et que tous les magasins seront rassemblés et qu'on n'en sortira que par une porte, parce qu'on ne pourra plus rien emporter dudit arsenal. »<sup>46</sup>

Nicolas Barrême (1687-1753) assure que Colbert a toujours souhaité faire tenir toutes les affaires du Roi en partie double et que, s'il n'y est pas parvenu, c'est par

<sup>40</sup> *Instruction pour mon fils, pour bien faire la première commission de ma charge*, datée avec vraisemblance de 1671 par P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 46 à 64, pour ce développement.

<sup>41</sup> La subordination est confirmée dans le règlement du 23 octobre 1671 pour « la garde et conservation des ports et arsenaux, et des vaisseaux de guerre », *Code des armées navales*, p. 35 à 41. Le règlement comprend 89 articles en 3 titres.

<sup>42</sup> Cette distinction dans les responsabilités, le Roi choisissant les généraux et capitaines lors de chaque campagne, se voit notamment dans la lettre de Colbert à Terron du 10 janvier 1672, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 1<sup>re</sup> partie, p. 415-416.

<sup>43</sup> Cité par René Mémain, *op. cit.*, p. 472.

<sup>44</sup> Lettre de Colbert à Terron du 7 mai 1674, *ibid.*, p. 516-517.

<sup>45</sup> Règlement du 6 octobre 1674, titre 3, art. 1 à 4 et t. 13, § du garde-magasin, art. 3. Ce règlement, reproduit dans le *Code des armées navales*, p. 42 à 94, comprend 333 articles numérotés en 14 titres.

<sup>46</sup> Relation du voyage de Seignelay à Marseille et à Toulon, novembre 1676, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 362 à 372.

manque « de sujets qui pussent soumettre l'ordre des parties doubles à l'ancien ordre des finances et à la manière de compter à la Chambre [des comptes de Paris] »<sup>47</sup>. Nous avons vu que Colbert, qui doit une partie de sa formation à des banquiers, aurait voulu introduire la partie double dans la comptabilité des *matières* de la Marine. Il n'est pas question encore de comptabilité générale et encore moins de comptabilité analytique. Cependant le mémoire du 9 avril 1674, en prescrivant la division des dépenses en matières et en argent en douze classes, indique bien que le Roi veut « connaître clairement à combien aura monté la dépense de la construction de chacun vaisseau et l'effet du ménage, de l'économie et de l'industrie de l'intendant »<sup>48</sup>. L'ordonnateur doit disposer d'un état de coût de revient pour chaque type de bâtiments, radoub et fourniture principale, qui lui serve de référence et de dépense-plafond. Ce coût de revient, tel qu'il est défini dans le mémoire, ne peut comprendre que les dépenses directes de production, la comptabilité ne permettant pas non plus de calculer les frais généraux<sup>49</sup>. Cependant nous y voyons la conception que Colbert s'est faite de l'arsenal, dont la *finalité économique* est ainsi soulignée.

La Marine dispose d'une sorte de budget, dont l'état primitif s'appelle *état général des fonds*. Il est établi par le secrétaire d'État à partir des demandes des ordonnateurs des ports exprimées entre les mois d'août et d'octobre, et après consultation des bureaux de la Marine<sup>50</sup>. Lorsque le Roi a vu les projets et réglé la dépense, l'état est communiqué en entier au trésorier général de la Marine et, par extraits, aux ordonnateurs. Le commis principal du trésorier général dans le port ne connaît que le montant des fonds « à ne pas divertir »<sup>51</sup>. En effet le budget de la Marine comprend alors quatre catégories de fonds, ainsi que Colbert l'explique à son fils en 1673 : « les dépenses libellées de chacun port ; les soldes des équipages et les appointements et tables des officiers des armements ; les fonds employés pour les dépenses extraordinaires ; les deniers revenants-bons. Les fonds employés pour les dépenses libellées sont envoyés dans les ports, mois par mois, par un ordre général qui s'expédie dès le commencement de l'année. Les soldes ne se doivent jamais divertir. Les fonds des dépenses extraordinaires, qui demeurent ès mains des trésoriers, peuvent servir aux dépenses extraordinaires qui surviennent dans le courant de l'année, jusqu'à ce qu'ils soient entièrement consommés [...]. »<sup>52</sup> Les propositions des ordonnateurs se limitent à la première catégorie de dépenses, car les dépenses des armements en soldes d'équipages, appointements, tables et vivres sont calculées à la Cour. Les dépenses de

<sup>47</sup> Dans la préface du *Traité des parties doubles ou Méthode aisée pour apprendre à tenir en parties doubles les livres du commerce et des finances*, paru en 1721, citation de Yannick Lemarchand dans *Du dépérissement à l'amortissement. Enquête sur l'histoire d'un concept et de sa traduction comptable*, Nantes, 1993, p. 178-179. Nicolas Barrême est le petit-fils de Bertrand-François Barrême (1638-1693), le célèbre arithméticien qui a laissé son nom au barème.

<sup>48</sup> *Mémoire en forme d'instruction aux intendants et commissaires généraux de marine sur l'éclaircissement qu'ils doivent donner tous les trois mois ou au moins tous les six mois des dépenses qui se font dans les ports et arsenaux sur leurs ordres*, du 9 avril 1674, B<sup>2</sup>-26, reproduit par R. Mémain, *op. cit.*, p. 1010 à 1012.

<sup>49</sup> M. Lemarchand a montré dans sa thèse, *op. cit.*, p. 283 à 324, que la seconde, puis la troisième compagnie des Indes étaient parvenues à déterminer des coûts complets pour leurs armements. Dans son tableau des sociétés de capitaux de Louis XIV à Louis XVI, cet auteur a reconnu que dans les compagnies de commerce créées par l'État, la partie double a été considérée comme indissociable de l'activité. Colbert l'a imposée, et elle y a été adoptée en dépit du maintien de certaines pratiques de la finance, notamment dans la première compagnie des Indes orientales, celle de 1664 (*op. cit.*, p. 144 à 147).

<sup>50</sup> Henri Legohérel, *Les trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, 1965, p. 94-95.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 107.

<sup>52</sup> *Maximes pour mon fils*, 31 juillet 1673, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 64 à 66.



l'état général des fonds sont subdivisées en articles<sup>53</sup>. Cet état étant souvent modifié pendant l'exercice, Colbert avoue qu'il ne doit pas être trop précis<sup>54</sup>.

## 5. Le régime de l'ordonnance de 1689 : c. L'administration de la Marine dans les ports

Cinq catégories d'agents coopèrent au service sédentaire : les officiers de plume ; les officiers de port ; le personnel de l'artillerie, dont l'action a été évoquée au titre du service militaire ; les maîtres des professions ouvrières (et les maîtres d'art, qui peuvent être également compris dans le service militaire de par leurs fonctions) ; les ouvriers. Il n'est pas facile de présenter de façon linéaire ces hommes et leurs œuvres, mêlés comme ils le sont dans la loi. Cependant et selon l'optique principale de ce travail, nous présenterons le *statut* de chacune des catégories d'agents individualisées dans la loi, puis leur part respective dans l'action ou dans le contrôle, en mettant en valeur une notion centrale que le temps semble avoir renforcée, l'*inspection réciproque* et le *dualisme administratif*.

### 5.1. Le statut des personnels

#### 5.1.1. Les officiers de plume

Le législateur, ayant placé dans la première partie de l'ordonnance du 15 avril 1689 les fonctions des officiers de plume à la mer et celles du commandant de la Marine à terre (livre I), suit l'ordre du règlement de 1674 pour décrire ensuite les fonctions des officiers du service sédentaire : intendant, commissaires ordinaires, capitaine de port, contrôleur, garde-magasin, écrivains et maîtres entretenus (livre XII). Mais les développements qu'il réserve aux maîtres sont bien moindres qu'en 1674 : cinq professions ouvrières seulement sont décrites, en comptant maîtres d'équipage, pilotes et canonniers parmi les maîtres d'ouvrages dont nous parlons. S'il est plus bavard lorsqu'il s'agit des chirurgiens, que l'on peut alors rapprocher des maîtres d'art, ou de ces derniers (les maîtres d'école), notre législateur accorde en fait une place éminente à un groupe d'officiers civils nettement individualisé, sinon dans cette loi, du moins dans les faits : les officiers de plume. Il n'est question de rang vis-à-vis des militaires qu'à leur propos, un rang selon le protocole bien entendu, sauf le cas de l'intendant ou ordonnateur, auquel le commissaire général de l'artillerie et le capitaine de port sont subordonnés, au moins pour leurs fonctions dans le service sédentaire. Cette place est censée traduire celle que les officiers de plume doivent occuper dans ce service.

En 1702, les grades ou plutôt les titres de la Plume sont ceux de 1691 (**tableau annexe n° 9**) : intendant, commissaire général, commissaire ordinaire, contrôleur, garde-magasin, écrivain principal, écrivain général et écrivain ordinaire. Cette hiérarchie est imparfaite, dans la mesure où les nouveaux venus ne franchissent pas tous les grades pour parvenir à celui d'intendant : ici aussi il existe une voie royale. Avant 1681, cette voie comprend trois grades seulement, commissaire ordinaire, commissaire général et intendant, le grade de contrôleur étant une fonction qui peut être

<sup>53</sup> Cf. R. Mémain, *op. cit.*, p. 341-342.

<sup>54</sup> *Maxime sur l'expédition des états*, du 21 juin 1676, E1, f°30 ; cité par H. Legohérel, *op. cit.*, p. 95.

attribuée à un commissaire ordinaire, à un écrivain, voire même à un garde-magasin. Il n'y a pas d'équivalence de grades entre la Plume et l'Épée, comportant rang et commandement, comme on dit. Mais, dans la société maritime, les officiers de Plume ont un rang fixé par les ordonnances dans les conseils d'administration ou de guerre, dans les logements à bord des vaisseaux, à l'église et, plus généralement, dans les cérémonies publiques<sup>55</sup>.

Les déboires que Colbert a rencontrés peuvent bien être à l'origine de la création des emplois d'écrivain principal en 1681<sup>56</sup>. En 1758 ce grade marque à la fois la fin de la carrière de la plupart des écrivains ordinaires et un grade intermédiaire pour les futurs commissaires<sup>57</sup>. Selon la matricule des officiers de plume ouverte en 1765, le passage par les deux grades d'écrivain a été de règle pour ceux qui ont été conservés à l'organisation du 1<sup>er</sup> avril de cette année-là, et l'on peut raisonnablement induire qu'il en a été de même dès l'institution<sup>58</sup>. L'ordonnance de 1689 ignore les écrivains principaux ; Blouin nous indique qu'ils étaient placés sous certains commissaires afin de distribuer le travail aux écrivains ordinaires dans une partie du département du commissaire, dit *détail*, d'en prendre leur part et de répondre à la place de leur chef en son absence<sup>59</sup>. Il ajoute que ce devait être le nouveau grade d'entrée des officiers civils appelés à devenir par la suite commissaires. Tel n'est sûrement pas le cas des écrivains généraux : d'après les anciennes listes que Blouin a consultées, ces écrivains, en petit nombre, existent depuis 1691<sup>5</sup>, et, d'après Laffilard, il y a des écrivains généraux à Toulon depuis 1679, à Rochefort depuis 1694 et à Brest depuis 1703<sup>60</sup> ; le **tableau annexe n° 9** montre que cette catégorie subsiste après 1704, ainsi que les écrivains ordinaires, parmi lesquels ils se recrutent à l'évidence. D'après Dumetz, ces écrivains veillent à ce que les écrivains ordinaires préposés aux constructions, radoubs et ateliers tiennent fidèlement les rôles d'ouvriers ; ils font pour cela des revues et assistent aux paiements<sup>3</sup>.

En 1702, selon toute probabilité, les officiers de plume sont recrutés au grade d'écrivain ordinaire ; les meilleurs sont promus écrivains principaux, puis commissaires ordinaires ; les autres ont comme expectative l'un des trois grades suivants : garde-magasin, écrivain principal ou écrivain général. Le grade de garde-magasin donne cependant à ses détenteurs une position particulière que le ministre Maurepas décrit ainsi : « Le sieur Dupouiron, garde-magasin, m'a fait des représentations, Monsieur [il s'agit de l'intendant de Toulon], sur ce que les écrivains principaux prétendent avoir le rang dans les cérémonies avant les gardes-magasins. Je vous prie de lui expliquer que les gardes-magasins n'entrent en concurrence pour le rang avec aucun des officiers de plume, parce qu'ils sont absolument et uniquement attachés au service du magasin, que, hors de là, ils n'ont point de fonction et qu'enfin ils ne peuvent jamais être ordonnateurs en leur seule qualité de gardes-magasins. Aussi

<sup>55</sup> L'ordre est le suivant dans les *conseils de guerre pour les expéditions militaires* : les lieutenants généraux, l'intendant (s'il en est embarqué un), le chef d'escadre, le commissaire général (livre II, t. 1, art. 2). Il est le même dans les *conseils assemblés pour la police, justice et finances*, notamment les *conseils de construction* (art. 5). Le commissaire ordinaire ou le contrôleur qui se trouve être momentanément ordonnateur a séance après le dernier officier général et, si le commandant est un capitaine de vaisseau, immédiatement après lui (art. 8). L'ordonnance règle l'ordre dans les logements à bord, elle est complétée sous la Régence, mais cet ordre donne lieu lui aussi à frictions et à réclamations.

<sup>56</sup> Lettre du Roi aux intendants du 14 avril 1681 citée par Blouin, dans son *Projet d'ordonnance pour la Plume* de 1762, A<sup>1</sup>-95, pièce autographe cotée 24.

<sup>57</sup> *Mémoire concernant les officiers de plume de la Marine*, de Dumetz, octobre 1758, G133, n° 11.

<sup>58</sup> *Carrières des officiers* d'après la matricule C<sup>2</sup>-45.

<sup>59</sup> *De la constitution de la Plume*, mémoire autographe de Blouin (brouillon), octobre 1759, G133, n° 13.

<sup>60</sup> *Mémoire concernant la Marine*, 2 juin 1749, G121, n° 29.

n'est-il fait aucune mention de leur rang dans les ordonnances, si ce n'est dans celle du mois d'août 1697, qui porte que les gardes-magasins-contrôleurs auront le rang des écrivains principaux, et cela est fondé sur ce qu'en qualité de contrôleurs ils pourraient devenir ordonnateurs et non autrement<sup>61</sup>. La place qu'ils ont dans les états des ports où ils sont employés avant les écrivains principaux n'est pas un titre qui serve pour le rang, mais ils ont des emplois de confiance, ils ont commission du Roi, et c'est par ces considérations et par un ancien usage qu'on a suivi cet ordre jusqu'à présent. »<sup>62</sup>

Colbert avait voulu que les officiers de plume fussent fidèles et capables, le système d'administration qu'il a établi devant suffire à leur donner l'autorité nécessaire. Oubliant ces conditions essentielles à la bonne marche du service, Louis XIV décide de vendre progressivement les emplois de la Plume, donnant ainsi les premiers coups de pioche à l'édifice péniblement construit depuis 1661. Ainsi que l'a écrit l'abbé de Véri (1724-1799), « on trouve toujours des dupes pour acheter des charges. Comme le disait le chancelier de Pontchartrain à Louis XIV lorsqu'il était son contrôleur général : "Toutes les fois que V.M. crée un office pour avoir de l'argent, Dieu crée un sot pour l'acheter" »<sup>63</sup>. Le législateur ne craint pourtant pas d'invoquer dans l'édit de mars 1702 portant création de cent charges de commissaire de la Marine et des Galères un argument éculé et d'ailleurs humiliant pour les officiers en place : « L'expérience ayant fait connaître que les officiers titulaires remplissent avec plus d'application les fonctions de leurs emplois que ceux qui les exercent par commission, a souvent obligé les rois nos prédécesseurs et nous d'ériger en titres d'office les emplois les plus importants ; c'est par cette raison que, connaissant le soin et la fidélité que doivent avoir ceux qui ont inspection sur la construction de nos vaisseaux et de nos galères, équipages, armements, radoub, revues des officiers, soldats et matelots et de tout ce qui concerne la Marine, nous avons résolu d'ériger en titres d'office les commissaires qui doivent servir dans nos ports, havres et autres lieux, afin qu'étant certains de la durée de leurs emplois par l'exercice actuel et continu que nous y voulons inséparablement attacher, ils s'en rendent plus capables et, par le désir naturel de faire passer leurs offices à leurs enfants et héritiers, ils puissent instruire ceux qu'ils destineront pour les remplir auprès d'eux. »<sup>64</sup>

Les nouveaux officiers doivent faire les fonctions de commissaire ou de contrôleur selon les ordres du Roi, pour 2 000 l de gages et 1 000 l d'appointements. L'édit ne précise pas le montant de la finance ; si l'on suppose que les gages représentent 5 % de la valeur de l'office, cela fait 40 000 l à verser par chaque commissaire, en tout quatre millions ! Les titulaires prennent le titre de courtoisie d'écuyer, la charge n'étant pas encore anoblissante ; ils sont exemptés du droit de franc-fief, de toutes tailles, impositions, subsides, ustensile, logement des gens de guerre et autres charges publiques, tutelle, curatelle et nomination aux charges publiques ; ils jouissent du droit de *committimus*, conformément à l'ordonnance d'août 1669. Ils doivent payer la paulette, droit annuel de 33 l 6 s 8 d, sans prêt, pour transmettre leur office. Ceux qui prêtent tout ou partie de la finance ont privilège et préférence sur tous les créanciers sur le prix des offices : il s'agit d'en faciliter l'acquisition. Les premiers

<sup>61</sup> L'ordonnance dont il s'agit, datée du 28 août 1697, dit que les gardes-magasins-contrôleurs récemment établis à Saint-Malo, Nantes et Bordeaux auprès des commissaires de la Marine résidents, prennent rang d'écrivain principal des jour et date de leur commission (A<sup>2</sup>-21, p. 81-82).

<sup>62</sup> Lettre de Maurepas à Levasseur de Villeblanche du 21 septembre 1732, A<sup>2</sup>-27, p. 448 et Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des règlements, p. 329-330.

<sup>63</sup> J. A. de Véri, *Journal de l'abbé de Véri*, éd. partielle, 1928-1930 ; vol. 1, p. 184.

<sup>64</sup> *Édit du Roi portant création de cent commissaires de marine et galères, du mois de mars 1702*, A<sup>2</sup>-21, p. 265 à 269, pour ce développement.

officiers titulaires sont dispensés du droit la première année et paient les droits de mutation à un taux modéré<sup>65</sup>. Nous pensons que cette dernière disposition est une faveur faite aux commissaires existants qui achèteraient leur charge ; l'édit dispose que le Roi choisira les cent premiers titulaires, et l'arrêt du Conseil du 24 juin laisse entendre que les commissaires en fonction sont maintenus s'ils achètent une charge, en conservant l'ancienneté marquée sur leur commission<sup>66</sup>. Certains des nouveaux officiers reçoivent la qualité d'ordonnateur par des ordres particuliers ; ils exercent les fonctions des commissaires généraux, alors que les autres tiennent le rang et jouissent des prérogatives des anciens commissaires ordinaires<sup>67</sup>. L'édit supprime enfin les anciennes charges de commissaire général de la Marine : il en restait cinq selon Laffillard<sup>68</sup>.

Par deux édits d'avril 1704, les officiers de justice de la Marine et les archers sont à leur tour visés par la loi, en même temps que les écrivains principaux de la Marine et les commis aux Classes, ainsi que nous l'avons vu au chapitre 4 pour ces derniers<sup>69</sup>. Le Roi crée également huit charges d'inspecteur général dans la Marine et les Galères et donne à l'inspecteur général dans le port une position supérieure à celle d'un commissaire ordinaire, fût-il temporairement investi d'une commission d'ordonnateur. Aussi ce nouveau venu jouit-il de la noblesse au premier degré après vingt ans de services, « soit par [lui], soit par [ses] enfants successivement »<sup>70</sup>. Les huit commissaires-inspecteurs des vivres sont créés par le même édit sur le pied des commissaires de la Marine et avec même rang qu'eux.

Un nouvel édit, rendu en juin 1709, porte augmentation des gages des charges de commissaire de la Marine, soit 30 000 l à 5 %, et de ceux des charges de commissaire aux Classes, de 12 500 l à 6,25 %<sup>71</sup>. Sauf erreur de notre part, la finance des premiers s'élève à présent à 70 000 l, une somme considérable pour un particulier. C'est le prix de l'anoblissement : ceux des commissaires de la Marine qui souscrivent sont anoblis au 1<sup>er</sup> degré s'ils meurent en charge ou après vingt ans d'exercice et sont logés aux frais des villes et lieux de résidence. Les commissaires aux Classes reçoivent seulement le titre d'écuyer et sont également logés. Donner le titre d'écuyer à ceux qui ne sont au vrai que des commis des Classes, voilà où en est arrivée la monarchie française aux abois ! Et quant à ceux qui ne paient pas l'augmentation de finance dans les délais, ils s'exposent à des poursuites et à la saisie de leur office pour adjudication

<sup>65</sup> 5 l au lieu de 108 l pour le marc d'or, 6 l au lieu de 15 l pour le garde-rôles et 8 l au lieu de 90 l pour les droits de sceau et de réception. Arrêt du Conseil du 9 mai 1702, A<sup>2</sup>-21, p. 274 ; autre arrêt du 21 octobre 1703, p. 375-376.

<sup>66</sup> Arrêt du Conseil du 24 juin 1702, A<sup>2</sup>-21, p. 287-288. L'arrêt précise que l'achat de la charge doit intervenir dans les deux mois qui suivent sa signification, et l'obtention des provisions, le mois suivant ; sinon c'est la date des provisions qui marque le rang d'ancienneté. Une ordonnance du 29 avril 1704 (*ibid.*, p. 431-432) fixe, par liste jointe (non reproduite dans le recueil A<sup>2</sup>), le rang de chacun des nouveaux officiers en tenant compte de celui qu'ils pouvaient avoir dans la Plume avant l'achat d'une des charges.

<sup>67</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 1702, A<sup>2</sup>-21, p. 318-319. Une ordonnance du 23 juillet 1704 (*ibid.*, p. 441-442) est rendue afin de prévenir les discussions avec les officiers de vaisseau « lorsqu'ils seront obligés de se trouver ensemble dans les cérémonies et autres assemblées auxquelles ils doivent assister » : les commissaires de la Marine auront rang immédiatement après les capitaines de vaisseau, et donc avant les capitaines de frégate (et avant les capitaines de galiote et d'artillerie, comme le ministre le précise dans sa lettre du 28 août 1709, A<sup>2</sup>-22, p. 229).

<sup>68</sup> Listes d'officiers civils, B<sup>8</sup>-18. Deux d'entre eux étaient chargés de l'examen des dépenses des trésoriers généraux de la Marine, Lombard et d'Usson de Bonrepas. En tout, Laffillard a trouvé quinze commissaires généraux en titre d'office jusqu'en 1702, dont huit chargés de cet examen.

<sup>69</sup> Édits d'avril 1704, A<sup>2</sup>-21, p. 421 à 430, pour ce paragraphe.

<sup>70</sup> Déclaration du 30 juin 1704 en interprétation de l'édit d'avril 1704, *ibid.*, p. 436 à 439.

<sup>71</sup> Édit de juin 1709, A<sup>2</sup>-22, p. 207 à 212, pour ce développement.

au plus offrant et dernier enchérisseur<sup>72</sup> ! Aucun obstacle ne paraissant gêner la marche à l'abîme, un autre édit de 1709 porte augmentation de gages, au denier seize (6,25 %), des inspecteurs généraux, inspecteurs des vivres et officiers des prévôtés, et donne aux inspecteurs des vivres le moyen de l'anoblissement imposé aux commissaires de la Marine<sup>73</sup>.

Louis XIV reconnaît, par l'édit d'avril 1713, que les dépenses de la guerre n'ont pas permis de payer à tous les officiers ce qui leur était dû et qu'en conséquence les édits de juin et décembre 1709 ont prescrit des augmentations de finance « pour leur tenir lieu de ce qui leur était dû jusqu'en ladite année 1709 »<sup>74</sup>. Les gages de tous les offices créés de 1702 à 1713 (l'édit ne vise pas les offices des Invalides) sont réduits au taux de 5 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1712. Pour les payer, un fonds d'un peu plus d'un million sera fait pour paiement de gages, augmentations de gages et appointements, sur les états de finances des généralités. Les officiers vénaux doivent craindre pour leur fortune ou leurs biens. L'un d'eux, un commissaire aux Classes à La Ciotat, fait part au ministre en 1710 de ses critiques de bon sens et redoute la banqueroute de l'État<sup>75</sup>.

Dans la Marine, l'exercice de la charge est personnel, puisque le Roi, par l'édit de 1713 précité, se réserve de trouver des remplaçants à ceux qui ne travaillent plus, faute d'être rémunérés. C'est le seul mal dont elle soit épargnée. Dans un mémoire qui sera exposé au chapitre 6, un intendant de la Marine retiré classe la vénalité des charges dans la Plume parmi les trois palliatifs dangereux à la disette des fonds, avec la course et les armements en société avec le Roi<sup>76</sup>. La vente d'offices a, dit-il, écarté les bons sujets qui n'avaient pas les moyens de payer la finance de leur place et attiré de mauvais sujets, incompetents ou négligents, qui ont occasionné des embarras *et portée atteinte à « la considération nécessaire à leur corps pour opérer »*<sup>77</sup>. Louis XIV a donc miné l'édifice qu'il avait bâti avec Colbert. D'autre part la motivation fiscale a entraîné la création d'un grand nombre de places inutiles. Alors que la Plume comptait environ 260 officiers pour le service des ports et des Classes en 1702, l'effectif passe à 321 officiers à la fin de 1704 et à 350 en 1706 (**tableau annexe n° 9**). Le nombre des officiers titulaires effectifs reste proche de 190 pour 216 offices créés<sup>77</sup>. La cure d'amaigrissement de la Régence ne permet pas de revenir à l'effectif de 1702 : on a dû user de ménagements, c'est-à-dire maintenir au service des officiers inutiles à qui l'État devait de l'argent, quitte à diminuer leur paie. Nous pensons donc que la mauvaise graisse dont le corps de la Plume se charge de plus en plus s'est formée à l'époque de la vénalité.

Par trois édits de janvier et avril 1716, le Régent supprime toutes les charges vénales créées dans la Marine, les Galères, les Invalides et la garde-côte, au nombre de 216 dans la Plume, 140 dans la justice maritime (dont cent archers), 114 aux invalides de la Marine et 345 dans la garde-côte (dont 230 archers)<sup>78</sup>. *Le législateur reconnaît que*

<sup>72</sup> Arrêt du Conseil du 25 novembre 1710, *ibid.*, p. 387 à 390.

<sup>73</sup> Édit de décembre 1709, A<sup>2</sup>-22, p. 267 à 273.

<sup>74</sup> *Édit concernant les gages, augmentations de gages et appointements des officiers de la Marine et des garde-côtes*, d'avril 1713, A<sup>2</sup>-23, p. 165 à 176, pour ce développement.

<sup>75</sup> *Mémoire à Monseigneur le comte de Pontchartrain, ministre et secrétaire d'État*, par Guérif du Coudray, commissaire aux Classes à La Ciotat, daté de 1710, G121, f° 125, pour ce développement.

<sup>76</sup> *Mémoire sur la Marine*, [1762], manuscrit anonyme, SH 16 du S.H.M.

<sup>77</sup> D'après le **tableau annexe n° 9**, les chiffres sont les suivants (service du port et des Classes) : 156/321 au 1<sup>er</sup> décembre 1704, 190/353 en novembre 1706, 189/350 en novembre 1707, 188/348 en octobre 1708, 188/331 en novembre 1709, 184/331 en novembre 1710 et 186/327 en novembre 1712. Il est à noter que le nombre des écrivains ordinaires, toujours brevetés, est resté assez stable de 1692 à 1712.

<sup>78</sup> Les édits sont reproduits dans A<sup>2</sup>-23, p. 459 à 461 et 519 à 529.

*l'introduction de la vénalité dans la Plume a nui au service*<sup>79</sup>. Les acquéreurs doivent apporter incessamment au Conseil les quittances de finance, provisions et autres titres de propriété pour liquidation et remboursement. Jusqu'à ce que ce dernier devienne effectif, il est payé un intérêt de 4 % de la finance à compter du 1<sup>er</sup> mai 1716, les hypothèques et privilèges des prêteurs restant acquis sur le remboursement des offices. Il est plus que probable que ceux qui ont acheté un office pour continuer de servir, ainsi que les autres acquéreurs, y ont perdu.

La nouvelle organisation de la Plume est réglée par une lettre circulaire du Conseil de marine aux intendants et ordonnateurs du 8 juin 1716<sup>80</sup>. Une liste des officiers de port, de plume et autres entretenus du service sédentaire à compter du 1<sup>er</sup> mai est jointe à la lettre expédiée à chaque destinataire<sup>26</sup>. Ne doivent recevoir d'appointements que ceux qui ont été choisis par le Conseil<sup>27</sup>. Certains agents exclus du service, au moins provisoirement, ont dû toucher un traitement de réforme<sup>81</sup> ; d'autres sont conservés pendant plusieurs années en qualité d'écrivains extraordinaires. Si l'on compare la répartition par grades de la Plume en 1702 et en 1716 (**tableau annexe n° 9**), l'on voit que les grades de 1702 sont rétablis à deux exceptions près (inspecteur général de la Marine et surtout écrivain principal) et que trois nouveaux grades sont créés : élève de la Marine (ou élève-écrivain), petit commissaire et commis principal des Classes<sup>82</sup>. Nous avons évoqué ce dernier à propos des Classes ; il nous reste à parler des deux premiers.

L'idée du Conseil de marine est de ne recevoir comme écrivains que ceux qui auront d'abord été élèves et d'attribuer toutes les places à des enfants d'« honnêtes familles » et à des fils d'officiers militaires ou de plume<sup>83</sup>. Le nombre de places est d'abord fixé à quinze dans chacun des grands ports, et la solde est réglée à 7 l 10 s par mois, soit 90 l par an. Le même établissement a été fait à Marseille et il a subsisté jusqu'à la dissolution du corps des Galères. Dans l'ordonnance rendue en 1721 pour l'instruction des élèves, le législateur confirme qu'ils sont entretenus afin d'apprendre le service de la Marine en vue de devenir écrivains, puis de tenir des emplois supérieurs<sup>84</sup>. Les conditions d'admission sont les suivantes : appartenir à une famille honnête et sans reproche, savoir lire, écrire et compter. Il est cependant précisé que le maître d'écriture du port devra donner des leçons d'écriture et d'arithmétique à ceux qui en auront besoin pour se perfectionner. Cette condition d'instruction n'est pas exigée des gardes de la Marine.

<sup>79</sup> Édit d'avril 1716 « portant suppression des offices d'inspecteurs généraux, commissaires de la Marine et des Galères, commissaires-inspecteurs des vivres, commissaires aux Classes, officiers des prévôtés et archers de la Marine », extraits de l'exposé des motifs : « Quoique [les emplois] de la Marine ne dussent être possédés, par rapport au bien du service, que par des sujets d'une expérience consommée et d'une capacité reconnue, les pressants besoins de l'État ont prévalu sur ces considérations. [...] Comme les raisons qui avaient obligé à créer tous ces offices n'existent plus et que l'expérience a fait connaître combien ils sont onéreux à notre État et d'ailleurs préjudiciables au bien du service de la Marine, nous avons résolu d'éteindre et de supprimer lesdits offices. A ces causes », etc.

<sup>80</sup> Lettre reproduite dans A<sup>2</sup>-23, p. 562 à 566, pour ce développement.

<sup>81</sup> Lettre du Conseil de marine du 16 juillet 1716, A<sup>2</sup>-23, p. 599.

<sup>82</sup> Blouin signale que les commis principaux des Classes et les petits commissaires ont été institués par un règlement de mai 1716 (A<sup>1</sup>-95, pièce cotée 24 et déjà citée). Ce règlement n'est ni dans A<sup>1</sup>, ni dans le recueil Garreault (A<sup>2</sup>).

<sup>83</sup> *Mémoire concernant la Marine*, 2 juin 1749, par Laffilard, G121, n° 29, pour ce développement.

<sup>84</sup> *Ordonnance du Roi concernant l'instruction des élèves de la Marine dans les ports*, du 8 octobre 1721, A<sup>2</sup>-24, p. 671-672, pour ce développement. Une ordonnance rédigée en termes semblables a été rendue pour les élèves des Galères le 16 octobre 1721 (A<sup>1</sup>-59).

Le Conseil désigne un commissaire général ou autre « officier principal » dans le port, pour veiller à la conduite des élèves, avec compte rendu à l'intendant. Cet officier pose de temps en temps des questions sur les ordonnances de 1681 et 1689, dont chaque élève a un exemplaire. Il est informé de la conduite des élèves par les commissaires et contrôleurs qui en accueillent dans leur bureau. Il remet tous les six mois des spécimens d'écriture de chacun et une appréciation sur les qualités, défauts et progrès ; le tout est envoyé au Conseil. Ceux qui, après deux ans d'entretien, n'ont pas montré de dispositions pour le métier ou ne se sont pas appliqués par suite de leur « libertinage », sont renvoyés du service. Tous les écrivains doivent avoir fait une campagne en leur qualité avant d'être embarqués comme écrivains. L'écrivain à qui un élève est confié doit rendre compte de sa conduite et de sa capacité, et il doit aussi dire si l'élève supporte la mer.

Les ministres qui succèdent au Conseil de marine s'intéressent aux élèves. En 1725, Maurepas juge que les élèves de Rochefort sont nuls, comparés à ceux de Brest et de Toulon<sup>85</sup>. Dans ces deux derniers ports, les intendants ont ordonné aux maîtres d'écriture, d'hydrographie et de construction de donner des leçons aux élèves à des heures spéciales et à ceux-ci d'y assister, si bien qu'aux spécimens d'écriture s'ajoutent des calculs et les règles de pilotage qu'ils savent. Ils leur ont fait donner les livres et les instruments nécessaires. Laffillard, alors affecté à Rochefort, est chargé de redresser la situation dans ce port. Deux ans plus tard, le nombre d'élèves est réduit à huit par port, et le ministre indique aux intendants qu'il ne convient pas de faire languir des jeunes gens dans ce grade<sup>86</sup>. Les ministres ont continué de réclamer les spécimens d'écriture et d'arithmétique en rappelant que les élèves ne devaient pas être armés pour faire des fonctions d'écrivain, parce que c'est une perte de temps et une occasion de dissipation<sup>87</sup>. Pourtant ils ont commis l'erreur d'élever la paie de 7 l 10 s à 30 l par mois et de multiplier les emplois, de nombreuses places étant attribuées à des garçons fréquentant le collège : le commis Dumetz indique que le nombre des élèves a atteint 80 et, à la promotion des officiers de plume du 12 juin 1757, on a jugé plus simple de les supprimer, certains élèves passant écrivains, d'autres commis aux écritures<sup>88</sup>. C'est un établissement utile, quoique dévoyé, que le ministre Peirenc de Moras, celui-là même qui appuie l'Épée dans ses prétentions vis-à-vis des écrivains embarqués (chapitre 6), supprime au mauvais moment.

Le Conseil de marine a également institué des *petits commissaires* « pour faire entrer dans la Marine des enfants d'une certaine naissance destinés un jour à remplir les premières places des ports »<sup>89</sup>. Ces privilégiés, en très petit nombre, sont plutôt des fils d'intendants ou de commis de la Cour<sup>90</sup>. Ils ont rang de commissaire ordinaire<sup>91</sup>, mais Blouin n'admet pas qu'ils puissent avoir la science infuse<sup>35</sup>. Dès leur entrée au service, ils commandent aux écrivains principaux : comment, souligne le commis, peuvent-ils ordonner ce qu'ils n'ont jamais appris<sup>35</sup> ? Ces places, qui ne donnent qu'une formation superficielle à ceux qui les occupent et avilissent celles d'élève et d'écrivain, sont donc à supprimer<sup>35</sup>.

<sup>85</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais et Laffillard du 19 février 1725, A<sup>2</sup>-25, p. 316 à 318, pour ce développement.

<sup>86</sup> Lettre de Maurepas à Robert et Mithon du 16 juin 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 551.

<sup>87</sup> Lettre de Maurepas à Ricouart du 7 novembre 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 180, et lettre de Rouillé aux intendants de Brest, Rochefort et Toulon du 20 novembre 1751, p. 528 à 530.

<sup>88</sup> *Mémoire concernant les officiers de plume de la Marine*, octobre 1758, G133, n° 11.

<sup>89</sup> *De la constitution de la Plume*, mémoire autographe de Blouin (brouillon), octobre 1759, G133, pièce cotée 13.

<sup>90</sup> D'après le relevé que nous en avons fait sur la matricule C<sup>2</sup>-45 commencée en 1765.

<sup>91</sup> Lettre du Conseil de marine à Hocquart de Seules du 5 juillet 1717, A<sup>2</sup>-24, p. 87.

A cette époque, ainsi que le souligne M. Perrichet, le principe des examens et concours ne gagne du terrain qu'avec lenteur<sup>92</sup> ; nous aurons l'occasion d'examiner cette évolution dans le cours de ce travail. Ainsi donc l'entrée dans un corps ou un service reste subordonnée aux sollicitations, aux protections et à la faveur. Si la faveur veut distinguer le mérite, elle ne peut guère se fier qu'à l'éducation reçue et donc à la caution que représentent les services des pères. Dans la Plume et jusqu'en 1776, les premières places vont normalement aux familles qui approchent le ministre et qui, souvent, appartiennent à la noblesse de robe. Plusieurs des titulaires ont un frère officier de vaisseau : la frontière peut passer dans une même famille nucléaire et non pas seulement entre deux branches inégalement fortunées. Nous ajouterons que le corps de la Plume est, dans son ensemble, moins roturier qu'il n'y paraît et que son recrutement est bien étriqué, si l'on se fie aux indications portées sur la matricule ouverte en 1765 et qui mentionnent avec plus ou moins de précision et d'exactitude la profession du père de 188 des 371 officiers, écrivains, syndics et élèves compris dans l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1765 : en effet plus des trois quarts sont ou ont été officiers du Roi, et près de la moitié officiers dans la Marine<sup>93</sup>.

Ce sont cependant les écrivains, pépinière des commissaires, qui posent le plus de problèmes, et ces problèmes ne trahissent pas seulement la médiocrité de leur recrutement. Il y a la médiocrité de leurs fonctions et la lenteur de l'avancement. Nous devons redire qu'avant 1765 aucune règle d'avancement n'est fixée dans aucun corps de la Marine : l'avancement est une grâce du Roi, comme on dit, il a lieu au choix. D'autre part les écrivains mutés d'un port à l'autre conservent leur ancienneté, « conformément à la liste générale du bureau des Fonds [de la Cour] »<sup>94</sup>. Il n'y a donc qu'une qualité d'écrivain, les écrivains sont gérés comme les commissaires, et *la Plume ne forme donc qu'un corps en dépit de la disparité des grades*.

L'ordonnance du 30 août 1728 étudiée au chapitre 4 a simplement prévu de changer le titre des commis principaux affectés dans les ports, en utilisant à nouveau celui d'écrivain principal. La définition des fonctions des écrivains principaux prête à discussion et donne lieu à des prétentions de la part des écrivains ordinaires promus aux places d'écrivain principal. Maurepas essaie de les éteindre dans une lettre de 1734, qu'il doit répéter plus d'une fois : « Je ne prétends pas qu'ils restent inutiles dans les ports, et il ne faut pas qu'ils croient que leur caractère les dispense de se charger de certains détails : tout ce qui tend au bien du service fait honneur à un officier. Il est vrai

<sup>92</sup> Marc Perrichet, *Plume ou Épée : problèmes de carrière dans quelques familles d'officiers d'administration de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle*, dans les actes du 91<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes, Rennes, 1966, section d'histoire moderne et contemporaine, t. II, p. 145 à 181 ; p. 146, pour ce développement.

<sup>93</sup> La répartition de ces auteurs est la suivante :  
 - 88 officiers de la Marine ou assimilés (64 officiers de plume, 9 officiers militaires, 9 officiers de santé, 4 directeurs ou employés des vivres, 1 constructeur et 1 consul de France) ;  
 - 48 officiers des autres administrations de l'État (17 officiers de l'armée de Terre, 8 officiers de la maison du Roi ou de la Reine, 10 agents des administrations fiscales, 3 des Eaux et Forêts, 3 de la Compagnie des Indes, 4 secrétaires du Roi et 3 divers) ;  
 - 52 autres sujets (26 hommes de loi, 14 négociants, 6 bourgeois, 4 sieurs ou gentilshommes et 2 divers). Même ici les officiers des justices royales dominent.

<sup>94</sup> *Mémoire sur l'arrangement de l'ancienneté des écrivains et du rang que les maîtres d'ouvrages et autres bas-officiers entretenus doivent tenir entre eux dans les états des officiers des ports*, octobre 1731, A<sup>2</sup>-26, p. 333-334.

Les officiers de plume, ainsi que l'écrit Dumetz en 1758 [réf. 34], quand ils ont bien servi et qu'ils demandent à quitter le service pour cause de vieillesse ou d'infirmités, reçoivent ordinairement pour retraite leurs « appointements conservés », comme on dit, ou des pensions équivalentes, par un ordre du Roi.



qu'ils doivent être en chef dans les ateliers où l'on les destine par préférence aux écrivains ; mais, soit dans les bureaux ou dans les ateliers, la partie du travail qui roule sur eux vous donne le moyen [quand il est nommé un écrivain principal], d'en tirer un écrivain [ordinaire] pour l'employer ailleurs, autrement il y aurait un surnuméraire et par conséquent un employé inutile ; c'est sur quoi je me fonde pour vous dire que les écrivains devenus écrivains principaux ne doivent pas être remplacés et je vous prie d'y avoir une sérieuse attention. »<sup>95</sup> Le ministre ajoute qu'il ne faut entretenir que l'effectif nécessaire en temps de paix et embaucher des employés surnuméraires pour la durée de la guerre ou des campagnes de guerre<sup>41</sup>.

Dans deux autres lettres de la même année, il indique que les nouveaux écrivains ordinaires serviront en qualité de commis aux écritures avec une simple lettre, « jusqu'à ce [qu'il soit] assuré de leur sage conduite, de leur application et de leur capacités dans leurs fonctions »<sup>96</sup>. Cette mesure vise sûrement à donner de l'inquiétude à ceux qui comptent se reposer dès le début sur la sûreté de l'emploi qu'entraîne la détention d'un brevet du Roi. Le ministre veut bien passer à l'intendant de Toulon huit commis extraordinaires de plus l'année suivante, mais en lui faisant remarquer que, si l'on doit avoir recours à eux pour la moindre augmentation de travail, c'est « qu'on a mis en place bien des sujets peu propres au service des bureaux »<sup>97</sup>. Il interdit à l'intendant de Brest de laisser l'écrivain principal des vivres signer les décharges en l'absence du commissaires des vivres : il faut désigner un autre commissaire pour l'intérim, sinon leurs fonctions passeraient pour une simple inspection et leur crédit s'évanouirait<sup>98</sup>. Il approuve sa proposition tendant à obliger les écrivains principaux à faire les appels comme les écrivains ordinaires et à embarquer afin de faire les fonctions d'écrivains du bord<sup>99</sup>. En somme les écrivains principaux tendent à se considérer comme des commissaires ordinaires, titre que nombre d'entre eux n'obtiendront jamais, et le ministre veut les ramener à l'état d'écrivain ordinaire, quoi qu'il en dise. Blouin signale quant à lui que certains écrivains principaux prétendent à l'assimilation de grade avec les lieutenants de vaisseau<sup>35</sup>.

Les *États abrégés* montrent que, jusqu'en 1743 au moins, Maurepas a veillé à ce que l'effectif des écrivains des trois grades n'augmente pas (**tableau annexe n° 9**). Mais nous ne connaissons pas l'effectif des écrivains extraordinaires ni celui des commis aux écritures. En 1745, il approuve la création de trois classes d'appointements pour les écrivains ordinaires<sup>100</sup> (en 1758, d'après Dumetz, ce sont 720, 600 et 480 l<sup>34</sup>). Les brevets d'écrivain principal, dit-il, sont réservés aux sujets « dont l'éducation, les talents et la naissance pourront les mettre à portée de parvenir aux principaux et premiers emplois » ; les écrivains ordinaires qui ne sont pas dans ce cas sont susceptibles de recevoir des gratifications ordinaires<sup>101</sup>. Le relâchement général du service se constate aussi dans la Plume : « J'approuve fort », écrit le ministre à l'intendant de Toulon en cette année 1745, « que vous fassiez retrancher les appointements des écrivains qui ne sont pas assidus à leurs ateliers et bureaux ; je vous l'ordonne même très expressément, et, en cas de récidive, vous devez les punir par la

<sup>95</sup> Lettre de Maurepas à l'intendant Robert du 1<sup>er</sup> février 1734, A<sup>2</sup>-27, p. 11-12.

Voir aussi les lettres du ministre à l'intendant Bigot de La Mothe, successeur de Robert, du 5 mai 1738, A<sup>2</sup>-25, p. 257-258 et du 14 août 1744, A<sup>2</sup>-28, p. 102.

<sup>96</sup> Lettres de Maurepas à Beauharnais des 25 octobre et 22 novembre 1734, A<sup>2</sup>-27, p. 58-59 et 65-66.

<sup>97</sup> Lettres de Maurepas à Mithon du 21 mars 1735 et à Robert du 28 mars 1735, A<sup>2</sup>-27, p. 93.

<sup>98</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 3 juin 1742, A<sup>2</sup>-27, p. 483.

<sup>99</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 12 mai 1743, A<sup>2</sup>-28, p. 11-12.

<sup>100</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de la Mothe du 25 juillet 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 166-167.

<sup>101</sup> Lettre de Maurepas à Givry du 25 juillet 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 167.

prison et même par l'interdiction, suivant la qualité de leurs fautes, ainsi que l'ordonnance vous y autorise<sup>102</sup>. C'est l'impunité qui cause le relâchement dans le service, et c'est la faute des chefs qui en deviennent responsables au Roi lorsqu'ils négligent d'y mettre ordre. »<sup>103</sup>

En 1749, l'effectif de la Plume dans les ports et les départements des Classes *a augmenté de plus d'un quart* par rapport à ce qu'il était en 1742, passant de 320 à 411 officiers, et l'on remarque que cette augmentation porte surtout sur les écrivains (49 écrivains principaux au lieu de 29 et de 24 à leur institution en 1728 ; 222 écrivains ordinaires au lieu de 176, cf. **tableau annexe n° 9**). Rouillé, le successeur de Maurepas, entérine cette augmentation et force même les effectifs, si toutefois les renseignements fournis par Dumetz se rapportent au seul service de la Marine, c'est-à-dire la Cour et les Colonies exclues<sup>104</sup> — les effectifs de la Plume n'y sont plus négligeables, ainsi que le montre le tableau précité —. D'après ce commis des bureaux de la Cour, le nombre des commissaires généraux est resté fixé à 13 (à 4 200 l d'appointments), celui des commissaires ordinaires, contrôleurs compris, à 70 (30 commis-saires à 2 400 l, 40 à 1 800 l, généralement les moins anciens ; les contrôleurs jouissent de la haute paie et d'un supplément de 1 200, 800 ou 600 l). Nous remarquerons ici que l'effectif des commissaires est loin d'être atteint dans la Marine, même en 1758. Rouillé a fixé le nombre des écrivains principaux à 70, comme les commissaires (900 l d'appointments). La Plume continue d'enfler, pour atteindre l'effectif de 474 officiers au 1<sup>er</sup> novembre 1758 (**tableau annexe n° 9**). Et les commis sans brevet n'ont disparu ni des ports ni des Classes ! Blouin écrit que le corps est faible en 1759 et qu'il faudrait éloigner du service certains officiers à mesure que d'autres, plus capables et plus honnêtes, viendraient à les remplacer<sup>35</sup>. Mais, pour que les exemples portent, il faut aussi augmenter les appointments : « on ne doit pas attendre un travail bien exact et une probité bien scrupuleuse de la part de 500 sujets dont plusieurs n'ont pas le pain, et d'ailleurs cette détresse abat l'âme, restreint le génie et empêche les progrès. On pose pour principe qu'il ne faut pas épargner sur les hommes, si l'on veut économiser sur les choses. »<sup>35</sup>

C'est enfin sur les écrivains que s'accroissent les nuages qui préparent l'orage. Les officiers d'épée ne chipotent plus seulement sur les fonctions des écrivains embarqués : *certain en vient à contester leur qualité d'officier*. L'incident survenu à l'église du Havre en 1746, qui a fait le tour de la Marine, est commentée ainsi par le ministre<sup>105</sup>. « L'affaire arrivée au Havre, Monsieur, sur la place contestée aux écrivains principaux et ordinaires, dans le banc des officiers à l'église, est une suite du préjugé mal fondé où sont quelques officiers [militaires] *et surtout les nouveaux*, que les écrivains ne sont pas censés officiers. Ils sont en cela dans une grande erreur : tout sujet pourvu d'une commission ou d'un brevet du Roi est officier. Les écrivains le sont à juste titre : ils sont du corps des officiers de plume, dont l'intendant est le chef, ils servent directement sous ses ordres, leurs fonctions sont utiles et nécessaires, soit dans le port ou à la mer. Le contrat fait pour l'établissement de ce banc leur donne droit d'y être placés, il est passé avec l'intendant de la Marine et accordé pour les officiers entretenus dans la Marine ; par cette expression, tout ce qui compose le corps de la Marine y est compris, et l'on ne peut douter que les écrivains principaux et ordinaires n'en fassent partie. Il serait surtout fort singulier de vouloir exclure de l'usage de ce

<sup>102</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 7.

<sup>103</sup> Lettre de Maurepas à Levasseur de Villeblanche du 18 juillet 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 164.

<sup>104</sup> [Réf. 34], pour ce développement.

<sup>105</sup> Lettre de Maurepas à d'Erchigny du 8 mai 1746, A<sup>2</sup>-28, p. 258 à 260, pour ce développement. Le commissaire Maillart en a recopié un extrait dans Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des règlements, p. 445-446.

banc les écrivains principaux auxquels le Roi a accordé par ses ordonnances le logement sur ses vaisseaux après les lieutenants et devant les enseignes. Ce qu'il y a de remarquable en cette affaire est qu'elle a été suscitée par un jeune officier qui, de son chef et apparemment sans la participation de son commandant, a refusé avec scandale dans l'église même, l'entrée du banc à un écrivain qui s'était présenté pour y entrer. Je ne doute pas que M. [Franssure] de Villers [le commandant de la Marine] ne lui ait fait la réprimande qu'il méritait en cette occasion ; sa conduite est d'autant plus blâmable qu'elle tendait à altérer l'union et la correspondance mutuelle entre les deux corps, si nécessaire au bien général du service. » Cette lettre de Maurepas, qui fait date dans la querelle de la Plume et de l'Épée, montre aussi que l'on utilise toujours le terme de *corps* dans les deux sens qu'il revêt dans la Marine. Au début de sa lettre, le ministre entend le corps de la Marine comme le rassemblement de tous les officiers entretenus au service par le Roi ; l'expression de « corps des officiers de plume, dont l'intendant est le chef » se rapporte encore à cette définition, si l'on réduit le groupe aux officiers civils du Havre et à l'autre sinon. Plus loin, il distingue les deux corps d'officiers, et c'est dans ce sens que nous entendons le vocable dans ce travail, parce qu'il permet d'y justifier cet emploi.

### 5.1.2. Les maîtres entretenus

L'ordonnance de 1689 parle peu des maîtres des ports, qu'ils soient entretenus ou non. Cinq spécialités de *maîtres d'ouvrages* sont mentionnées : les maîtres d'équipage, les pilotes, les maîtres-charpentiers, les maîtres-mâteurs et les maîtres-canonnières, selon un ordre qui fait penser à une hiérarchie des métiers. Les premiers, sous le nom de maîtres de manœuvre ou de maîtres tout court, et les autres maîtres, sauf les mâteurs, ont leurs correspondants sur les bords, sous l'appellation générique d'officiers-mariniers. La distinction du cadre navigant et du cadre sédentaire reste longtemps indéfinie, du moins d'après nos lectures<sup>106</sup>. En revanche la notion d'entretien, qu'il s'agisse des uns ou des autres, y apparaît nettement. *Il y a les maîtres entretenus, pourvus d'un brevet du Roi et rémunérés en permanence comme les officiers de plume, et il y a ceux qui ne le sont pas et qui sont levés par les officiers des Classes.* À partir de 1731, les maîtres d'ouvrages entretenus sont inscrits sur les mêmes états d'appointements que les écrivains « et autres officiers du port », selon « un nouvel ordre d'arrangement, selon leur qualité, d'une manière uniforme pour tous les ports » ; les *maîtres d'art* et les aumôniers sont inscrits à la suite, mais séparément, parce « qu'il a paru plus décent de les employer les derniers du chapitre des maîtres d'ouvrages que de les confondre parmi ceux-ci »<sup>107</sup>.

Le pouvoir de proposition en matière d'entretien des maîtres d'ouvrages appartient à l'intendant, quoique l'ordonnance ne le dise pas : ils font partie de ses subordonnés<sup>108</sup>. Leur recrutement n'est pas facile, ainsi que le montre par exemple cette lettre de 1726 dans laquelle le ministre explique à l'intendant de Rochefort qu'il cherche

<sup>106</sup> D'après une lettre du ministre à Bigot de La Mothe du 26 avril 1744 (A<sup>2</sup>-28, p. 73-74), aucun maître *affecté au service du port* ne doit aller à la mer, surtout au moment où il écrit, et l'on peut leur accorder des gratifications afin de compenser le manque à gagner. Il y avait donc des maîtres des ports qui naviguaient ; la réciproque est sûrement vraie.

<sup>107</sup> *Mémoire sur l'arrangement de l'ancienneté des écrivains et du rang que les maîtres d'ouvrages et autres bas-officiers entretenus doivent tenir entre eux dans les états des officiers des ports*, octobre 1731, A<sup>2</sup>-26, p. 333-334.

<sup>108</sup> *Conférence de l'instruction du 14 juin 1772 avec les articles des ordonnances de 1689 et 1765 qui s'y rapportent*, G123, f<sup>o</sup> 27 à 59, f<sup>o</sup> 42r.

à convaincre un maître-mâteur du Havre de venir travailler pour le Roi et à Rochefort : « Comme il est très difficile de trouver de bons [maîtres-mâteurs], je lui mande de faire en sorte de le déterminer à prendre le parti qu'on lui propose mais, quand vous en aurez un, je vous recommande très fort de mettre sous lui des élèves qui aient de bonnes dispositions et qui puissent se former à devenir de bons maîtres »<sup>109</sup>. En 1727, il n'y a aucun maître-perceur entretenu dans les ports, et il y a un seul maître-calfat entretenu à Rochefort et à Brest, outre les six maîtres de cette spécialité employés sur les états des officiers-mariniers (ceci indique d'ailleurs l'existence d'un cadre navigant) ; le plus fort « entretien » ne dépasse pas 40 l par mois<sup>110</sup>. À Toulon on ne trouve qu'un maître-calfat entre-tenu sur l'état des officiers-mariniers, à la paie de 50 l ; il faudrait un maître-perceur, et le ministre prie l'intendant de lui dire si le maître-calfat peut tenir la place<sup>56</sup>.

La spécialité des pilotes limite leur emploi : lorsqu'il a été question de faire passer la flûte la *Baleine* de Rochefort à Marseille, on s'est aperçu qu'aucun pilote entretenu à Rochefort n'avait navigué en Méditerranée, et il a fallu en faire venir un de Brest<sup>111</sup>. Maurepas décide donc de procéder à des mutations, de façon à habituer les pilotes entretenus aux deux mers, du moins ceux qui sont le plus en état de s'instruire, l'âge et la situation de famille étant les éléments pris en considération. Il comprend, au vu des listes envoyées par les intendants à la suite de sa première circulaire, qu'il y aurait des « inconvénients » à muter des pilotes en fonction ; il se rabat sur les aides-pilotes choisis parmi les meilleurs sujets et volontaires<sup>112</sup>. On les enverra d'un port à l'autre seulement lorsqu'il y aura des armements, parce qu'ils ne sont pas entretenus, et ils auront droit à la conduite, à l'aller et au retour. Puis on les admettra de préférence à l'entretien, sur la proposition de l'intendant, s'ils confirment les espoirs placés en eux, car « il est bon que ces aides-pilotes soient flattés de l'espérance d'être entretenus pour exciter leur émulation », et il faut le leur faire savoir. Les pilotes entretenus de Brest et de Toulon ont navigué dans les deux mers, ceux de Rochefort aux colonies seulement. Il y a trois pilotes célibataires à Brest dans le nombre, dont deux sont dans le port au moment de la lettre du ministre : il demande à l'intendant Robert de les convaincre de passer à Rochefort, en leur représentant qu'ils ne perdraient pas l'entretien, qu'ils navigueraient plus souvent et mériteraient plus tôt une augmentation de paie. Le ministre, en préférant la persuasion à la contrainte « par la convenance du service », semble rappeler qu'un officier peut être muté *ad nutum*, une obligation qu'aucune loi de la Marine n'a établie à notre connaissance. Encore faut-il que les commandants à la mer ne traversent pas son projet : aussi l'intendant de Rochefort doit-il faire embarquer d'autorité les aides-pilotes, quoi qu'ils en pensent ; les maîtres-pilotes venus d'autres ports embarquent d'abord en second, afin d'acquérir l'expérience nécessaire pour remplir ensuite les fonctions de premier pilote<sup>113</sup>. En 1737 Maurepas va jusqu'à accorder 20 l par mois à six pilotes non entretenus de Toulon, sans les astreindre à travailler comme journaliers, c'est-à-dire sans aucun service en contrepartie, jusqu'à ce qu'ils aient l'occasion de servir à la mer<sup>114</sup>.

Au mois d'octobre 1761, les 787 maîtres entretenus et assimilés se répartissent comme suit : 11 ingénieurs des bâtiments civils, 36 constructeurs et élèves, 114 maîtres d'ouvrages, 234 officiers-mariniers entretenus dans les six spécialités du bord, 13 aumôniers (service du port et de l'hôpital seulement), 11 médecins, 179

<sup>109</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 28 janvier 1726, A<sup>2</sup>-25, p. 406-407.

<sup>110</sup> Lettre de Maurepas à Mithon du 28 avril 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 546-547.

<sup>111</sup> Lettre circulaire aux intendants du 26 novembre 1731, A<sup>2</sup>-26, p. 358-359, pour ce développement.

<sup>112</sup> Lettre circulaire aux intendants du 7 janvier 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 367 à 369, pour ce développement.

<sup>113</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 1<sup>er</sup> décembre 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 451-452.

<sup>114</sup> Lettre de Maurepas à Levasseur de Villeblanche du 15 avril 1737, A<sup>2</sup>-27, p. 211-212.

chirurgiens, 20 maîtres des sciences et des arts, 66 officiers de justice et archers, 103 bas-officiers de galère<sup>115</sup>.

Parmi les maîtres d'ouvrages, certains des maîtres-charpentiers vont prendre peu à peu une importance singulière dans la Marine. Leur élévation suit une courbe parallèle à celle des chirurgiens, et ils dépassent nettement ces derniers en notoriété. L'abondance de la documentation qui les concerne en est un signe et, comme nous avons choisi de laisser de côté le service médical, il nous reste maintenant à décrire plus en détail le statut de ces maîtres-charpentiers chargés des constructions et radoubs, ceux qu'on appelle ensuite les *constructeurs de la Marine*.

En 1669, les maîtres-charpentiers entretenus ont leur place marquée dans le service sédentaire (**tableau annexe n° 3**). Ils ont au moins la connaissance de la pratique de leur métier. Colbert de Terron juge que « ce ne sont que des paysans incapables de direction et de commandement »<sup>116</sup>. Pourtant, ainsi que nous le verrons, la Plume n'exerce pas cette fonction à proprement parler, et il faut admettre que dès l'époque de Colbert, les maîtres-charpentiers ont eu à commander des hommes, parfois en grand nombre, affectés aux constructions ou radoubs dont ils étaient chargés.

Colbert a pris soin de l'instruction des meilleurs d'entre eux. Étienne Hubac (1648-1726) est ainsi envoyé en Angleterre et en Hollande, et il doit également embarquer, « étant impossible qu'un charpentier puisse acquérir la dernière perfection en son métier s'il n'a vu les vaisseaux à la mer et s'il n'a observé tous leurs défauts »<sup>117</sup>. Cette lettre de 1671 montre que les mérites du père Hubac justifient aux yeux du ministre les espoirs mis dans le fils et qu'il n'est pas question d'ouvrir une école au profit de tous les futurs maîtres-charpentiers : l'apprentissage reste pratique et suit le mode des corporations. Les écoles qui existent dans le port sont destinées à la formation des pilotes et des canonniers, et, lorsque Colbert ouvre des écoles de construction au profit des officiers de marine et de galère en 1680 et 1682, les maîtres sont choisis parmi les maîtres-charpentiers. Plusieurs d'entre eux se rebellent au début, parce qu'ils comprennent qu'en assistant aux leçons, leurs élèves peuvent apprendre leur art ! Chabert, maître-charpentier des galères, est ainsi menacé de la prison, et Colbert ne veut pas d'une simple soumission : il veut savoir « la manière dont il enseigne lesdites constructions [...], s'il fait écrire des cahiers aux officiers qui le vont entendre et si l'on a fait un modèle de galère qui se démonte pour l'instruction desdits officiers, cela étant nécessaire pour leur faire comprendre à l'œil ce qui leur sera expliqué par ledit Chabert »<sup>118</sup>.

Le ministre de Louis XIV fait également confiance, en matière de construction, à certains officiers de marine, notamment Duquesne et Tourville<sup>63</sup>. Pourtant le législateur n'autorise en 1674 qu'un maître-charpentier dans chaque port à proposer les devis au conseil de construction<sup>119</sup>. Seul, d'ailleurs, peut être admis à conduire une construction le maître qui a donné des preuves de capacité, qui « soit assez

<sup>115</sup> *Mémoire sur les divers entretenus de la Marine*, octobre 1761, brouillon autographe de Blouin, G 133, pièce cotée 14.

<sup>116</sup> René Mémain, *La marine de guerre sous Louis XIV. Le matériel. Rochefort, arsenal modèle de Colbert*, 1937, p. 534 à 539.

<sup>117</sup> Lettre de Colbert à Chertemps de Seuil du 10 octobre 1671, dans Pierre Clément, *op. cit.*, t. III, 1<sup>re</sup> partie, p. 403-404.

<sup>118</sup> Lettre de Colbert à Brodart du 10 août 1682, dans P. Clément, *ibid.*, suite, p. 223-224, note.

<sup>119</sup> Règlement du 6 octobre 1674, t. 5, art. 1. L'art. 1 du § du premier maître-charpentier, au titre 13, dit qu'il a été choisi pour sa compétence et que, pour cette raison, « S.M. veut qu'il soit appelé à tous les devis qui se feront pour la construction des navires de guerre, brûlots, frégates légères, bâtiments de charge et pour les radoubs ».

habile pour pouvoir travailler à l'exécution de ses devis, par une bonne pratique de règles certaines, sur l'établissement et réduction des mesures et avec un usage continu du compas »<sup>120</sup>. Cette formulation indique qu'il va travailler d'après ses propres devis, alors qu'il s'agit plutôt de ceux du premier maître-charpentier amendés en conseil de construction. Ce qu'il importe de noter ici, c'est qu'un maître a été élevé au-dessus des autres.

L'idée du plan-type chère à Colbert a pu aussi conduire à l'institution en 1684 de l'inspecteur des constructions. La place, donnée à un capitaine de vaisseau et confirmée par l'ordonnance de 1689, marque un recul des maîtres-charpentiers. La première fonction de cet inspecteur est de leur apprendre « la manière [de] faire les plans et profils avant que d'en commencer la construction, afin de se corriger des défauts qui ont été trouvés dans ceux qui ont été ci-devant faits et de pouvoir fixer des règles certaines »<sup>121</sup>. L'ordonnance met tous les « maîtres-charpentiers qui auront la conduite des constructions des vaisseaux et autres bâtiments » sur le même pied<sup>122</sup>. Cependant, et en dépit d'une rédaction malhabile, on voit apparaître des maîtres-charpentiers appelés « charpentiers entretenus » qui ne sont pas chargés de constructions et qui ne sont pas non plus de simples ouvriers, puisqu'ils doivent les faire travailler<sup>123</sup>. La hiérarchie, du côté technique, paraît donc comporter dès cette époque trois degrés ; des emplois de contremaître sont prévus pour remplir les fonctions des maîtres chargés en leur absence et aussi pour qu'ils leur rendent les comptes de ce qu'ils auront remarqué pendant le travail.

Le qualificatif de constructeur, substitué à celui de charpentier, apparaît dès 1694, et un brevet portant titre de sous-constructeur est décerné en 1706<sup>124</sup>. En 1717 il y a un premier maître-constructeur dans chacun des grands ports, et les titulaires veulent de la distinction, ainsi que l'explique cette lettre du Conseil de marine à l'intendant de Brest : « Le Conseil ayant examiné les représentations des premiers maîtres-constructeurs des grands ports, de leur donner un titre honorable pour exciter l'émulation et engager les fils de famille à s'instruire dans la théorie de cet art et pouvoir, par des principes certains, se rendre parfaits dans la pratique, il a été délibéré qu'on leur donnerait la qualité de chef des constructions et des radoub, chacun dans le port où ils sont destinés, avec le titre de sieur »<sup>125</sup>. Le titre de sieur était déjà reconnu aux écrivains : le statut des constructeurs est donc inférieur, comme le suggère l'ordre des « officiers de port » dans le livre XII de l'ordonnance de la Marine et quoique leur paie soit supérieure. La lettre montre déjà le souci de donner de la théorie aux constructeurs, non par une école spéciale, ni par les leçons épisodiques d'un inspecteur des constructions ou de sous-inspecteurs qui ont disparu de fait<sup>126</sup>, mais par le collège. D'autre part deux lettres datant de 1741 montrent que Maurepas a eu soin, comme ses prédécesseurs, d'envoyer des constructeurs de Brest et de Rochefort en Angleterre et en Hollande « pour y prendre des principes plus certains que ceux que l'on suivait en France »<sup>127</sup>. Le ministre ajoute que l'on s'en est bien trouvé, et, afin d'extirper les anciens préjugés de

<sup>120</sup> *Ibid.*, t. 5, art. 2.

<sup>121</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIII, t. 3, art. 1.

<sup>122</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 9, art. 1.

<sup>123</sup> *Ibid.*, art. 7 et 8, pour la fin du paragraphe.

<sup>124</sup> Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, 1993, p. 439.

<sup>125</sup> Lettre du Conseil de marine à Robert du 2 août 1717, A<sup>2</sup>-24, p. 96.

<sup>126</sup> Didier Neuville signale, dans *op. cit.*, p. 579-580, l'existence d'un sieur Goubert (?-1739), ancien commissaire, nommé sous-inspecteur des constructions en 1707, d'un inspecteur et d'un sous-inspecteur des Galères, officiers de galère tous les deux.

<sup>127</sup> Lettre de Maurepas à Lévassour de Villeblanche du 9 novembre 1741 et à Bigot de La Mothe du 30 novembre 1741, G47, p. 461-462, et Didier Neuville, *op. cit.*, p. 397-398, pour la fin du paragraphe.

Toulon, il donne ordre à l'un des sous-constructeurs de ce port de se rendre à Brest pour se former aux nouveaux principes et avertit que les sous-constructeurs n'auront de promotion qu'à la condition de les apprendre, et notamment sous la conduite de Blaise Ollivier (1701-1746), qui fait alors figure de chef d'école.

A cette époque intermédiaire, archaïsme et progrès sont mêlés, ainsi que le montre cette lettre de Maurepas de 1726 : « J'approuve, Monsieur, l'arrangement que vous me proposez de faire entre les constructeurs du port de Brest, à l'occasion de la mort du sieur Hubac, chef des constructions, et, pour cet effet, j'ai fait expédier un brevet de constructeur à son fils, qui est sous-constructeur, et je lui ai procuré 1 200 l d'appointements, quoique je connaisse le peu de talent qu'il a pour sa profession ; mais j'ai bien voulu lui accorder cette grâce en considération des services de ses père et grand-père, ce sera à vous de ne l'employer qu'aux ouvrages moins importants où il pourra être employé. Je consens pareillement que le s. [Blaise Ollivier], constructeur, soit employé à 1 800 l d'appointements au lieu de 1 200 l et le fils du sieur Hélie, sous-constructeur, à 800 l au lieu de 600 l, à commencer du 18 de ce mois, date du brevet du s. Hubac. J'avais résolu de supprimer le titre de chef des constructions en chaque port, à mesure que les titulaires viendraient à manquer, le regardant comme une nouveauté contraire à l'ordre du service, par les mêmes raisons que vous m'expliquez. [...] Le s. Hélie ne doit pas le trouver étrange, puisque la loi sera générale et que cela ne diminue rien du mérite de ses services, en considération desquels j'accorde à son fils 200 l d'augmentation d'appointements, quoiqu'il soit bien jeune ; mais il faut qu'il prenne soin de l'instruire et de le faire travailler de manière qu'il puisse mériter cette grâce et les autres où un habile constructeur peut prétendre. »<sup>128</sup> L'archaïsme, ce sont l'attribution aux enfants d'avantages en considération du mérite des pères et l'apprentissage sans formation théorique. Le progrès se dissimule sous les termes de « nouveauté contraire à l'ordre du service », qui s'explique par l'ascendant que ces agents techniques ont pris. Un commissaire de la Marine, Prévost de La Croix, demande en effet que les devis des vaisseaux à bâtir lui soient remis, conformément à l'ordonnance de 1689, « afin de veiller à ce que les constructeurs s'y conforment plus exactement qu'ils ne font ordinairement ». En réponse, le ministre marque à l'intendant « qu'il ne doit pas y avoir de difficulté à lui donner le devis et à lui communiquer les plans qui sont déposés au contrôle, et cependant [il] recommande [à Prévost de La Croix] d'éviter avec les constructeurs les disputes et discussions qui sont toujours désagréables. »<sup>129</sup> C'est une manière de dire que cet article de l'ordonnance est caduc et que les constructeurs sont assez grands pour répondre devant le conseil de construction ou l'intendant.

En 1741 le mot de maître est encore accolé à celui de constructeur sur les brevets et dans les états d'appointements. Le ministre décide de le supprimer, ainsi qu'il l'explique aux intendants : « Je n'ai rien négligé jusqu'ici, Monsieur, pour attirer au service des constructions des sujets dont les dispositions et les connaissances répondissent à mes vues ; j'ai procuré des titres distingués à ceux qui m'en ont paru les plus dignes, pour exciter l'émulation des autres et pour engager les jeunes gens nés avec de l'esprit et des talents à embrasser cette profession si importante et si digne de considération. Mais, comme ils se pourraient faire quelque peine de se voir confondus dans les états du port avec de simples maîtres, je les ai fait employer dans celui du dernier quartier de 1740 par un article particulier sous le titre de constructeurs, en

<sup>128</sup> Lettre de Maurepas à Robert du 25 février 1726, A<sup>2</sup>-25, p. 41.

<sup>129</sup> Lettre de Maurepas à d'Héricourt du 1<sup>er</sup> décembre 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 120-121.

supprimant le mot de maître, qui sera aussi supprimé de leurs brevets à l'avenir. »<sup>130</sup> En 1717 le Conseil de marine cherchait à attirer des fils de famille ; en 1741 le ministre veut des enfants doués pour le métier et, afin d'y parvenir, il dote la Marine d'une école spéciale pour les élèves de construction. Les constructeurs forment alors déjà une espèce de corps à trois grades : élève, sous-constructeur et constructeur.

En 1729<sup>131</sup> la Marine a fait l'acquisition, en la personne d'Henri-Louis Duhamel du Monceau (1700-1782) d'un touche-à-tout de génie dont on a pu dire qu'il « prend plaisir à consacrer son temps à l'étude de tout ce qui tend à l'utilité publique et une partie de sa fortune aux expériences nécessaires pour assurer la vérité des découvertes avantageuses »<sup>132</sup>. Neuf ans plus tard le savant académicien envoie notamment au ministre un mémoire des améliorations qu'il propose pour l'hôpital et l'école de chirurgie de Rochefort<sup>133</sup> : il exerce donc des fonctions d'inspecteur. L'année suivante, le physicien Charles-François Dufay (1698-1739), intendant du jardin du Roi, meurt prématurément : le ministre pense à Duhamel pour le remplacer, mais le défunt aurait demandé avant de mourir que la place fût donnée de préférence à Buffon (1707-1788), et le Roi a respecté cette dernière volonté ; c'est du moins ce que Maurepas écrit au candidat malchanceux<sup>134</sup>. Le ministre doit être bien content de le garder et il obtient pour lui une commission d'inspecteur général de la Marine, assortie de 3 000 l d'appointments annuels<sup>135</sup>. Il s'agit surtout d'inspecter les travaux de la Marine, tant les bâtiments civils et les ouvrages hydrauliques que les bâtiments de guerre, et ceux qui en sont chargés<sup>136</sup>.

Le savant explique ainsi les raisons qui l'ont conduit à proposer l'institution d'un enseignement théorique en 1740 : « Ayant remarqué dans mes différentes tournées que la plupart des constructeurs travaillaient au hasard et sans principes et que, faute d'être suffisamment instruits, ils manquaient beaucoup de vaisseaux, je proposai au ministre l'établissement d'une petite école de la Marine à Paris où on leur enseignerait les mathématiques, la physique et la manière de calculer leurs plans de vaisseaux, pour connaître avant la construction les bonnes ou les mauvaises qualités des vaisseaux qu'ils se proposaient de construire »<sup>137</sup>. Le trait est forcé, mais Dudin (1725-1807), secrétaire de Duhamel, ne craint pas d'écrire en 1794 que l'école de Paris était le seul moyen de dissiper l'ignorance des constructeurs livrés à la routine et qui « surtout, travaillant d'après les plans qu'ils tenaient de leurs pères, croyaient faire un vaisseau de leur chef quand ils avaient copié le plan d'un vaisseau qui s'était fait une réputation, ce qui n'empêchait pas encore que souvent ces vaisseaux ne fussent manqués, surtout ceux de 50 canons<sup>138</sup> ». Dudin ajoute qu'on ne pouvait exiger d'eux aucun calcul de déplacement, capacité ou stabilité. Cette dernière considération explique la volonté de

<sup>130</sup> Lettre de Maurepas aux intendants de Brest, Toulon et Rochefort du 29 janvier 1741, A<sup>2</sup>-27, p. 413-414.

<sup>131</sup> Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 13 août 1729, A.N. 127AP, carton n° 20.

<sup>132</sup> Lettre du comte de Stainville à Duhamel du Monceau du 14 juin 1765, 127AP20.

<sup>133</sup> Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 1<sup>er</sup> décembre 1738, 127AP20.

<sup>134</sup> Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 26 juillet 1739, 127AP20.

<sup>135</sup> Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 23 août 1739, 127AP20.

<sup>136</sup> Dans l'arrêt du Conseil du 5 août 1736 relatif à l'impôt du dixième, un emploi de « sous-inspecteur des constructions à la suite de la Cour » est encore mentionné : ce doit être le sieur Goubert déjà mentionné et mort le 10 mars 1739 ; A<sup>2</sup>-27, p. 171 à 176.

<sup>137</sup> *État des services de M. Duhamel, de l'Académie royale des sciences, inspecteur de la Marine*, rédigé par lui-même le 7 février 1765, C<sup>7</sup>-93.

<sup>138</sup> *Sur l'école de marine*, par Dudin, 7 prairial an II (26 mai 1794), G89.



Duhamel d'appeler aussi à Paris ceux des constructeurs qui, déjà entrés dans la carrière, sont susceptibles d'apprendre les mathématiques<sup>139</sup>.

La création de l'école de Paris ne modifie pas l'apprentissage préalable. Ainsi Clairain-Deslauriers (1722-1780) a appris les premiers éléments de la construction de son oncle Pierre Morineau (?-1764), constructeur réputé de Rochefort<sup>140</sup>. Lors de la venue de Duhamel en 1740, l'élève est prié de faire un dessin de la machine d'épreuve des cordages. Il raconte : « M. Duhamel trouvant à Deslauriers des dispositions, en parla à M. de Maurepas comme d'un jeune homme qu'il serait nécessaire de mettre à portée de prendre des connaissances plus étendues qu'on ne peut le faire dans les ports, de la géométrie, de la mécanique et de la physique. Sur la fin de 1740, M. de Maurepas donna ordre de faire partir Deslauriers pour Paris. Le ministre chargea M. Duhamel d'en avoir soin et M. Camus de son éducation mathématique. Deslauriers resta à Paris jusqu'à la fin de 1741 et, pendant ce temps, il étudia les mathématiques, y fit des progrès. M. Camus en rendit compte à M. de Maurepas, et ce ministre, en le faisant sous-constructeur, le fit passer au département de Brest pour travailler sous les yeux de M. Ollivier, ingénieur de la Marine. Il arriva dans ce port au commencement de 1742. Là il fit sur les plans des vaisseaux *l'application de la théorie* qu'il avait apprise à l'école de Paris. »

Charles-Étienne-Louis Camus (1699-1768) est le premier professeur de l'école de Paris, Clairain-Deslauriers le premier élève de construction. Ce dernier vient de résumer le plan d'éducation de Duhamel, qui va être suivi jusqu'en 1786 : un apprentissage dans le port sous un bon constructeur, un enseignement théorique à base de mathématiques élémentaires (comprenant la mécanique, qui ne s'en détache que vers 1800), un retour dans le port avec application de la théorie apprise à l'école aux constructions navales. Duhamel enseigne peu lui-même, semble-t-il ; d'après les dossiers individuels des anciens élèves ou ce qui en tient lieu, il soumet les candidats des ports à un examen de sortie, et le ministre entérine ses choix. Camus devient examinateur des élèves du Génie en 1748 ; à ce titre il compose un *Cours de mathématiques* en quatre volumes publiés de 1749 à 1752. Les deux premiers, *Éléments d'arithmétique* et *Éléments de géométrie théorique et pratique*, forment le programme de l'examen d'entrée à l'école de Mézières, créée en 1748 et dont la fréquentation par les futurs ingénieurs du Roi est obligatoire ; les deux autres, intitulés *Éléments de mécanique statique*, sont enseignés dans cette école<sup>141</sup>. Nous ne connaissons pas le programme d'entrée à l'école de Paris dans la première période ; du reste les élèves sont pris parmi ceux des ports, il y a donc déjà eu une forme de sélection. Le *Cours* de Camus est enseigné aux élèves de l'école de Duhamel, puisqu'il fait l'objet de l'examen de sortie de Jean-Denis Chevillard (1738-1804), par exemple.

<sup>139</sup> Par exemple Jean Geffroy (1718-1776), qui est à Paris en 1749, apprend la *Géométrie* de Camus et doit ensuite étudier sa *Mécanique*. Il s'applique bien, souligne Duhamel, mais « il n'est pas assez jeune pour en entreprendre davantage ». Lettre de Duhamel du Monceau au ministre de juin 1749, G89.

<sup>140</sup> Mémoire de Clairain-Deslauriers du 17 août 1765, C<sup>7</sup>-67, pour ce paragraphe. Les dates fournies par l'élève ne coïncident pas avec celles indiquées par le maître en 1749 : celui-ci écrit à Rouillé (G89, réf. précédente) que Clairain-Deslauriers a passé deux ans à Paris ; comme il est rentré à Rochefort au début de 1742, il convient de dater son arrivée à Paris de l'année 1740, qui est celle de la fondation de l'École par conséquent. Du reste, Clairain-Deslauriers n'est que le second élève de cette institution (cf. *infra*).

<sup>141</sup> Roger Hahn, *L'enseignement scientifique aux écoles militaires et d'artillerie*, p. 513 à 545 et René Taton, *L'École royale du Génie de Mézières*, p. 559 à 615, dans R. Hahn et R. Taton, dir., *Écoles techniques et militaires au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1964.

Le second élève de construction admis à l'école de Paris s'appelle Antoine Groignard (1727-1798)<sup>142</sup>. Fils d'un pilote de Toulon, il a fait ses études secondaires dans cette ville, y compris la philosophie chez les Oratoriens et n'est resté qu'un an à l'arsenal pour prendre quelques principes d'algèbre et de construction. Il paraît donc avoir acquis un bagage scolaire supérieur à la moyenne de ses semblables. Admis à l'école de Paris en 1744, il a pour maître Camus et Pierre Bouguer (1698-1758). Le grand œuvre de ce dernier savant, *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements* (1746), fait longtemps autorité ; c'est un traité plutôt théorique, et aucun document ne nous a permis de savoir ce que l'on enseignait aux élèves en la matière<sup>143</sup>. Il en est de même du traité composé par Duhamel à l'intention des élèves, les *Éléments d'architecture navale, ou Traité pratique de la construction des vaisseaux* (de 1752, ouvrage révisé en 1758), qui correspond à son programme d'instruction théorique-pratique et qui lui aussi a été pendant longtemps un ouvrage de référence. En 1748, Duhamel a donné au Roi sa collection de modèles de vaisseaux et de machines utilisées pour les construire, qui est déposée dans une salle du Vieux-Louvre, dite salle de marine et sert à l'instruction des élèves-constructeurs : elle fait le même office que la collection des plans en relief installée dans la galerie du Bord-de-l'Eau au profit des artilleurs et ingénieurs du Roi<sup>144</sup>. Chevillard cadet subit en 1756 l'examen sur les mathématiques et aussi sur l'hydraulique de Pierre Varignon (1654-1722)<sup>145</sup>, c'est-à-dire la *Nouvelle mécanique ou statique* (1725). Il suit, après l'examen de sortie, le cours de physique expérimentale de l'abbé Nollet (1700-1770)<sup>91</sup>. Bouguer décédé, les derniers élèves de construction de la première époque sont examinés par Clairaut (1713-1765), autre illustration de l'Académie des sciences<sup>146</sup>.

Nous n'avons pu établir la liste complète des élèves de la première époque de l'école, qui s'étend de 1740 à 1759. Des dix-neuf constructeurs et sous-constructeurs compris dans l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1765 des ingénieurs-constructeurs (chapitre 12), douze ont sûrement fréquenté l'école de Paris, quatre n'y sont pas allés. Même si l'on compte les autres élèves dont il sera question ci-après et ceux qui ont été recalés<sup>147</sup>, l'effectif est faible et l'on comprend que les leçons aient été individuelles. Elles le restent jusqu'en 1796, comme l'explique Dudin<sup>148</sup>, parce que le degré variable de connaissances acquis à l'entrée et la capacité des élèves exigent que le professeur de mathématiques y proportionne l'instruction qu'il leur donne. Ses leçons durent une heure et ont lieu trois fois par semaine : « c'est bien assez pour l'élève qu'une leçon plus longue fatiguerait et rebuterait et pour le professeur qui, obligé quelquefois de donner quatre heures de leçons le matin et autant après le dîner doit, après cette tâche, avoir grand besoin de repos ». Dudin ajoute que l'élève repasse chez lui la leçon reçue et prépare la suivante. Les jours et heures sont fixés d'avance, de sorte que chacun soit exact. On le vérifie au moyen des cachets que chaque élève remet au professeur à la fin de la leçon et que celui-ci représente à la fin du trimestre pour être payé de celles qu'il a

<sup>142</sup> Les renseignements relatifs à Groignard sont tirés de son dossier individuel, C<sup>7</sup>-132.

<sup>143</sup> Il n'empêche que, dès 1748, Clairain-Deslauriers obtient du ministre l'autorisation d'appliquer à la construction d'une gabarre les principes de Bouguer. Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 26 juillet 1748, 127AP20.

<sup>144</sup> [Réf. 83].

<sup>145</sup> Note du 13 mai 1766, CC<sup>7</sup>-484, D. ind. de J. D. Chevillard.

<sup>146</sup> D'après les dossiers individuels de Rafeau et de Doumet-Revest.

<sup>147</sup> Rouillé demande par exemple à Duhamel d'examiner un sieur Mercier, « fils d'un officier du Roi » (lettre du 11 décembre 1751) et d'admettre le chevalier de Juillot (19 février 1752) ; 127AP20. Ces noms ne figurent pas dans les matricules de la Marine que nous avons consultées.

<sup>148</sup> [Réf. 84], pour la fin du paragraphe.

données. L'on ne paie ainsi que ce qui est dû au professeur et l'on connaît les absences des élèves, qui reçoivent un avertissement lorsqu'elles ne sont pas légitimes.

En 1749 Duhamel fait observer que, des cinq élèves présents à l'école, tous sont traités différemment au regard de la paie, et que deux d'entre eux même n'ont pas d'appointements<sup>149</sup>. Il propose d'accorder 800 l à chacun par an et 288 l pour rémunérer les maîtres, ce qui ferait monter la dépense à 5 440 l par an. Voici comment il justifie aux yeux du nouveau ministre la dépense et aussi l'institution qu'il a fondée. « [...] il n'est pas possible que les jeunes gens prennent beaucoup d'instruction dans les ports, un seul maître de mathématiques médiocrement bien payé, souvent médiocrement savant, ne pouvant pas suffire pour l'instruction de tous les gardes de la Marine, des écrivains, des ingénieurs, des constructeurs, etc., d'un grand port. L'usage est d'avoir dans les ports des élèves-écrivains, constructeurs ou ingénieurs, on ne leur donne à la vérité que 3 à 400 l par an, mais ils restent 10 à 12 ans élèves [ici Duhamel exagère] ; alors, ennuyé de les voir élèves, on leur donne des brevets sur le rapport des intendants, sans examen et au hasard de recevoir des ignorants ou des gens médiocres, car pour d'habiles gens il n'y a pas lieu de compter qu'ils le soient, vu le peu de secours qu'ils ont dans les ports. Néanmoins cette éducation lente et mauvaise coûte au Roi 4 800 l [par élève], au lieu que les jeunes gens qui sont venus à Paris sont retournés fort instruits au bout de deux ans et n'ayant coûté au Roi que 2 050 l. »<sup>150</sup> Rouillé se laisse aisément convaincre et approuve la proposition de dépense pour les cinq élèves actuellement à l'école, sans que sa décision comporte l'autorisation de maintenir en permanence ce nombre d'élèves ; le nombre moyen réel a dû être nettement inférieur.

Et pourtant Duhamel voudrait faire profiter d'autres catégories d'élèves que les constructeurs des bienfaits de l'enseignement parisien<sup>95</sup>. Il a pensé aux ingénieurs de la Marine et aux officiers de port. C'est du reste l'un de ces derniers, le comte de Pontis (?-1745) qui a été le premier élève de l'école. Il a dû y avoir d'autres élèves dans cette spécialité. Cependant l'utilité de l'école se fait mieux sentir dans le cas des ingénieurs. Jusqu'en 1743, semble-t-il, la Marine a dû emprunter au corps des ingénieurs du Roi ceux qu'elle a employés aux bâtiments civils et aux travaux hydrauliques des ports. La mort du maréchal d'Asfeld (v.1665-1743) entraîne le rattachement du département des Fortifications à celui de la Guerre<sup>151</sup>. Le règlement du 10 mars 1743 attribue à la Marine la construction, l'entretien et la réparation des arsenaux et fortifications côtières, étant entendu que les places maritimes fortifiées du côté de la terre et du côté de la mer sont partagées entre les deux départements ! Des nouveaux ingénieurs de la Marine, recrutés par ses soins en petit nombre, un au moins, le fils Garavaque (1728-1800), est passé par l'école de Paris avant 1759<sup>152</sup>, mais il ne tarde pas à préférer le corps des ingénieurs du Roi. Deux constructeurs au moins, François Coulomb fils (1691-1751) et Blaise Ollivier reçoivent le titre d'ingénieur de la Marine, non comme une distinction, mais parce qu'ils sont également chargés des travaux de cette nature. Nous devons encore signaler que, si tous les constructeurs de la Marine n'ont pas suivi les cours de l'école de Paris, un constructeur de la Compagnie des Indes, François Caro (1730-1810), y a passé deux ans ; de même Pierre-Paul Barbé (1734-1825), élève-mâteur du port de Brest, est-il allé aux leçons des maîtres de l'école.

<sup>149</sup> Lettre de Duhamel du Monceau au ministre de juin 1749 « sur la petite école de marine établie à Paris dont M. Duhamel du Monceau a l'administration », G89, pour ce développement.

<sup>150</sup> Duhamel fait des avances aux élèves et aux maîtres. Il se rembourse au moyen des ordonnances de paiement que le ministre lui fait passer.

<sup>151</sup> Anne Blanchard, *Les ingénieurs du « Roy » de Louis XIV à Louis XVI. Étude du corps des fortifications*, Montpellier, 1979, p. 182, pour ce développement.

<sup>152</sup> [Réf. 95].

Cette institution utile et qui bénéficie des services de professeurs de premier plan est néanmoins supprimée en mars 1759, probablement sous prétexte d'économie, par le ministre René-Nicolas Berryer (1703-1762), qui arrive aux affaires peu avant les défaites navales catastrophiques de la guerre de Sept ans<sup>153</sup>. L'école de Paris reste fermée pendant six ans.

Pendant la période étudiée ici, un constructeur a eu accès, en 1745, aux honneurs réservés aux militaires pour avoir réussi à relever le *Tonnant*, un vaisseau échoué dans la Charente et que l'on croyait perdu : il s'agit de Blaise Ollivier, qui symbolise les progrès des constructeurs de marine français dans leur art et dans leur position sociale. Le ministre écrit à ce sujet : « Le Roi a accordé la croix de Saint-Louis à M. Ollivier [...]. L'honneur que reçoit cet officier en cette occasion n'a point eu d'exemple et n'en aura point à l'avenir ; mais il est proportionné à la cause qui la lui a procurée, qui n'est pas moins rare ni moins extraordinaire et qui ne saurait tirer à conséquence. »<sup>154</sup> Ollivier est le seul constructeur décoré de l'ordre de Saint-Louis avant 1765.

La médaille a aussi son revers. En 1734 le ministre constate que les capitaines demandent sans cesse des effectifs supérieurs à ceux qui sont portés par les règlements, en dernier lieu celui de 1727, et cela notamment parce que les constructeurs augmentent les proportions des vaisseaux<sup>155</sup>. Ainsi le *Diamant*, percé pour 50 canons, a les dimensions d'un vaisseau de 60 canons, et Maurepas demande à l'intendant de Toulon de veiller au respect de l'ordonnance pour l'avenir<sup>101</sup>. Rien n'y fait : la tendance à l'augmentation des dimensions et à leur variété est irrésistible, ainsi que l'explique le commissaire général du Tertre de Langerie (?-1755). « Tous les officiers de la Marine s'accordent à demander qu'il soit établi une règle qui fixe le rang et les proportions des vaisseaux de manière que tous les vaisseaux de même rang soient égaux dans leur longueur, largeur et creux et que tous les agrès et apparaux des uns puissent servir aux autres. Les constructeurs se sont éloignés des proportions portées dans l'ordonnance de 1689 et dans celles qui l'ont précédée, parce qu'ils ont acquis plus de connaissances sur le fait de la construction des bâtiments de mer qu'on n'en avait dans le siècle passé. C'est l'expérience et le travail continuel des constructeurs qui [ont] procuré des changements avantageux dans la construction des vaisseaux, mais ceux qui, parmi eux, ont le plus de talent, ont demandé eux-mêmes que les principales proportions des vaisseaux fussent fixées suivant leur rang, afin de pouvoir *arriver, par la voie des expériences, au point de perfection que l'on cherche et auquel il est presque impossible de parvenir, parce que toutes les expériences se font sur des vaisseaux d'une forme différente et dont les proportions n'ont aucun rapport*. [...si le constructeur] était fixé par des proportions principales, il ne songerait plus à perfectionner sa construction en changeant ces proportions et il s'en tiendrait à en changer la forme dans quelques parties sans risquer de perdre les bonnes qualités qu'elle aurait déjà données. »<sup>156</sup> Langerie décrit en effet la seule méthode permettant un progrès continu et, en même temps, la constitution d'escadres ayant la même marche. Mais l'amour-propre de chaque constructeur est intéressé à ce qu'elle ne soit pas suivie, et l'incurie des autorités, qu'il s'agisse de l'intendant ou du conseil de construction, voire les rivalités entre officiers de

<sup>153</sup> On peut dater sa fermeture du 1<sup>er</sup> mars 1759. A cette date il ne restait plus qu'un élève, Doumet-Revest (1730-v.1800), fait sous-constructeur du même jour et renvoyé à Toulon. Lettre de Berryer à Duhamel du Monceau du 1<sup>er</sup> mars 1759, 127AP20.

<sup>154</sup> Lettre de Maurepas à Camilly du 20 novembre 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 182-183.

<sup>155</sup> Lettre de Maurepas à Mithon du 11 avril 1734, G 47, p. 451-452.

<sup>156</sup> *Mémoire [de M. de Langerie à la Cour] concernant les rangs des vaisseaux et leurs principales dimensions*, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 343 à 400. Ce mémoire a été écrit entre 1742 et 1751.

marine — il en est peu encore qui se piquent d'être de savants constructeurs — ne fait que l'encourager dans ce travers.

Les fantaisies des constructeurs ont un effet permanent et mécanique : elles multiplient inutilement les dépenses de construction et d'armement. D'après Truguet, Colbert a réglé les proportions des vaisseaux et le nombre d'officiers et d'hommes d'équipage d'après les rapports des personnes capables qu'il avait envoyées en Angleterre<sup>157</sup>. Si l'on considère le vaisseau de 64 canons, le mieux représenté dans la flotte de 1761 et qui a toujours eu deux ponts, le commis constate que l'équipage est passé de 424 à 561 hommes de 1690 à 1759, soit presque un tiers d'augmentation, ce dont les constructeurs ne sont certes pas seuls responsables, comme il le reconnaît. La tendance générale est à l'augmentation des dimensions, comme le montrent les mémoires de Truguet. Quant à la variété, elle augmente aussi la dépense, parce que le matériel d'armement n'est pas interchangeable : le capitaine du port de Toulon en 1758, qui a été auparavant capitaine du port de Marseille, n'est pas le premier à avoir observé « qu'en gardant une égalité de proportions dans [les] vaisseaux, comme il y avait sur les galères, les agrès serviraient d'un vaisseau à l'autre, dans un cas pressé, sans en faire de neufs, ce qui accélérerait dans certaines circonstances les armements et serait un objet de très grande économie »<sup>158</sup>.

En résumé la construction navale française a fait des progrès, mais anarchiquement : l'ambition de Colbert est déçue, et l'on s'est éloigné de la standardisation depuis 1683 au lieu de s'en rapprocher, en dépit des plans et de l'enseignement théorique. La voie du progrès passe par le rétablissement de l'autorité, là comme ailleurs. Il serait moins gratifiant pour un constructeur de construire d'après les plans d'un autre, reconnus les meilleurs du moment, mais l'État y gagnerait.

### 5.1.3. Les ouvriers des arsenaux

L'ordonnance de 1689 distingue les véritables ouvriers des soldats, matelots, gardiens, puis aussi forçats qui sont amenés à exercer temporairement sinon les mêmes fonctions qu'eux, du moins celles qui réclament peu de qualification voire aucune, et qui sont organisés en escouades de journaliers. Les titres de l'ordonnance qui décrivent les fonctions des maîtres, ainsi que le livre des achats, sont rédigés selon le mode du travail à l'entreprise. Mais on n'y voit nettement que deux modes de rémunération des ouvriers : le travail à la journée pour le Roi, le travail pour un entrepreneur extérieur lié à l'État par un contrat. Or, il se peut que celui-ci prête des ouvriers à de tels entrepreneurs ou qu'il les fasse travailler lui-même à la tâche et non à la journée.

D'après l'ordonnance, l'intendant arrête le nombre d'ouvriers nécessaires aux constructions ordonnées par la Cour, ce qui indique que l'effectif varie selon l'activité de l'arsenal<sup>159</sup>. *Cet article sous-entend aussi que les ouvriers ne sont jamais entretenus*. Cependant cette classe d'agents de l'État se divise peu à peu en deux

<sup>157</sup> Premier mémoire remis par Truguet à Berryer le 26 mai 1761, dit *Construction, armement et équipages des vaisseaux et autres bâtiments*, etc., archives de la Guerre au S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3599, pièce 57, pour ce développement.

<sup>158</sup> Lettre du ministre à Sibon, capitaine de port à Toulon, du 8 juillet 1758, G49, p. 215.

<sup>159</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 11. Le nombre des ouvriers des arsenaux n'est pas connu, et il sera difficile de le reconstituer par approximation. D'après *L'Espion anglais ou Correspondance secrète entre milord All'Eye et milord All'Ear*, t. 8, Londres, 1784, p. 140, il y avait plus de 7 000 ouvriers et assimilés à l'arsenal de Brest au mois de février 1756, « temps des plus forts travaux, où il y avait alors sept vaisseaux en construction, un en refonte, vingt-cinq en armement, sans compter le nombre de frégates et autres bâtiments ».

catégories : ceux qui travaillent régulièrement pour le Roi et que l'on n'appelle pas encore ouvriers domiciliés ; les ouvriers forains, recrutés quand l'activité du port dépasse le niveau sur lequel l'effectif des premiers est réglé ou doit l'être. En 1689, les Classes ne fournissent pas encore les surnuméraires, quoique l'intendant dispose de la force publique pour procéder aux réquisitions<sup>160</sup>. L'effectif ouvrier des ports n'a fait l'objet d'aucune évaluation suivie ni précise : il doit être de l'ordre de dix mille en temps de paix.

Le classement des ouvriers des professions maritimes figure en bonne place dans l'œuvre de remise en ordre commencée sous la Régence. Il s'agit des deux règlements du 6 janvier 1722 : le premier, relatif au classement, a été étudié au titre des Classes (chapitre 4) ; le second, qui se rapporte à la police des ouvriers dans les ports, n'est que la copie de celui rendu le 13 août 1692 pour le port de Brest<sup>161</sup>. Il y est stipulé que les contremaîtres et les ouvriers employés par le Roi n'ont pas le droit de travailler pour des particuliers, sous peine de 500 l d'amende pour ceux qui les emploient de cette manière, officiers du port compris. Les écrivains, conducteurs et autres maîtres qui s'y prêtent sont en outre cassés et condamnés à payer le quadruple de la valeur des journées volées au Roi, et ils ne doivent rien prendre sur la paie, sous peine de concussion. Le bureau général des ouvriers, institué par les règlements précités, délivre les permissions aux ouvriers qui demandent à travailler pour les particuliers ou à naviguer au commerce, conformément aux règlements rendus par le Conseil de marine<sup>162</sup> : par ce moyen la Marine ne paie pas d'ouvriers oisifs ou en paie moins, s'il y a du travail en ville alors qu'il manque à l'arsenal.

L'intendant doit éviter, dans la mesure du possible, de faire travailler à la journée du Roi<sup>163</sup>. En 1727 presque tous les ateliers du port de Toulon travaillent à l'entreprise, c'est-à-dire à façon<sup>164</sup>. Il s'en faut de beaucoup que cette forme de travail ait pris le même développement dans les constructions neuves. En 1747, Maurepas déclare à l'intendant de Brest qu'il préfère ici le travail à la journée, parce que, « malgré la plus grande attention, les ouvrages à prix fait n'étaient jamais aussi bien traités que ceux suivis à la journée du Roi »<sup>165</sup>. D'après deux lettres adressées à Toulon l'année suivante, on voit qu'une partie des constructions y est encore donnée à l'entreprise et, en 1749, l'on conclut en faveur de l'entreprise<sup>166</sup>. Lenormant de Mézy est davantage dans l'esprit de ce temps lorsqu'il écrit : « On est dans l'usage à Rochefort de faire faire une partie des travaux pour la construction à l'entreprise. Indépendamment de l'économie qui s'y rencontre, la paresse des ouvriers a obligé à avoir recours à ce moyen. Mais il serait dangereux de s'en servir pour toutes sortes d'ouvrages indifféremment »<sup>167</sup>. À son avis,

<sup>160</sup> Ordre du Roi du 28 novembre 1689, A<sup>2</sup>-20, p. 79-80.

<sup>161</sup> *Règlement du Roi pour la conduite, police et paiements d'ouvriers et de journaliers qui seront dans le port et arsenal de Brest*, du 13 août 1692, A<sup>2</sup>-20, p. 330 à 335, pour ce développement ; *Règlement du Roi pour la conduite, police et paiement des ouvriers et journaliers qui servent dans les ports de Toulon, Brest et Rochefort*, du 6 janvier 1722, A<sup>2</sup>-25, p. 3 à 9.

<sup>162</sup> *Instruction de Monsieur Lenormant, intendant de la Marine à Rochefort, concernant le bureau général des ouvriers établi au dit port en janvier 1752*, du 26 septembre 1752, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 66 à 70.

<sup>163</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 12.

<sup>164</sup> Instructions particulières de l'intendant de Toulon Mithon aux écrivains, recueil Maillart, Ms 421, partie des mémoires, 2 vol.

<sup>165</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 20 février 1747, G47, p. 478.

<sup>166</sup> G47, p. 480-481 et 484.

<sup>167</sup> Mémoire de Lenormant de Mézy, B.N. n.a.f. 126, f<sup>o</sup> 153-154, cité par Martine Acerra, *op. cit.*, p. 545, pour ce développement. D'après le *Mémoire du Roi pour servir d'instruction au s. Lenormant de Mézy...*, d'avril 1750, on a commencé à donner des travaux de charpentage à l'entreprise et au pied courant, le prix étant calculé en fonction de l'épaisseur du bois. C'est un essai à poursuivre, dit le mémoire ;

l'on peut donner à l'entreprise la charpente du navire, l'établissement des chantiers, la charpente du berceau de lancement, la grosse menuiserie, le sciage, les ouvrages en plomb et éventuellement le bordage. Le travail à la journée est recommandé pour les ouvrages « susceptibles, par l'avarice ou la négligence des entrepreneurs, de défauts et de vices cachés ou apparents qui échapperaient facilement à la recette et à l'inspection qui s'en peut faire » : tels sont les travaux de calfatage, perçage, forge, mâturation et la fabrication des cordages.

L'ordonnance oblige les maîtres et contremaîtres charpentiers et calfats à former des apprentis, à raison d'un apprenti rémunéré par le Roi pour dix maîtres ; la paie des apprentis est augmentée « à proportion qu'ils se rendront capables dans leur métier, sans qu'il soit permis aux maîtres sous lesquels ils travailleront de rien exiger d'eux, sous quelque prétexte que ce soit »<sup>168</sup>. Cette clause indique que les travaux de cette nature sont ordinairement exécutés à la journée du Roi. Pour autant, les agents du Roi ne doivent pas concurrencer les maîtres établis en ville, ainsi que le rappelle le Conseil de marine : « Les serruriers de la communauté de Brest ont adressé au Conseil un placet pour se plaindre que le nommé Rolland, serrurier entretenu de la Marine, entreprend des ouvrages pour les particuliers. Sur quoi le Conseil doit vous expliquer que ce n'est pas son intention et qu'il désire que vous défendiez aux serruriers et autres ouvriers de travailler pour les particuliers, ni de rien faire au préjudice des corps de métier de ladite ville et il vous recommande d'y tenir la main et d'en avertir les uns et les autres. »<sup>169</sup> D'après un mémoire du futur intendant de Ruis Embito (v. 1705-1776), alors commissaire des ateliers, plusieurs maîtres de Rochefort tiennent boutique en ville, et des ouvriers du Roi y travaillent pour les particuliers<sup>170</sup>.

Ruis, devenu contrôleur du port de Rochefort, pose que les travaux qui étaient donnés à l'entreprise sont désormais exécutés à la journée « *pour le bien du service* »<sup>171</sup>. Le tout est de savoir quel est le bien du service et qui l'a défini. Ruis a lui-même formé et réalisé le projet d'agrandir la clouterie du port aux dépens des achats, mais avec des ouvriers travaillant à la pièce ou au poids, étant donné le bénéfice considérable qu'il a constaté<sup>172</sup>. Certains ouvrages, explique-t-il, doivent être donnés à la tâche (« au tarif »), parce qu'il est facile de juger de leur qualité et difficile de connaître autrement que par comparaison la capacité et la vigilance de l'ouvrier. On trouverait par là les avantages de l'adjudication sans en éprouver les inconvénients, on empêcherait les vols et l'on verrait enfin clair dans les dépenses. Mais il faut pour cela travailler avec ordre et méthode, et la Marine en est loin selon l'auteur, qui décrit avec détail différentes formes du gaspillage dans les arsenaux.

Les idéologues n'ont pas encore percé dans la Marine, du moins d'après nos lectures. Il n'empêche que le mouvement vers la régie s'amorce dans les ateliers des ports. À Toulon notamment, les ateliers de corderie, des poulies, voilerie, barrilats et

---

s'il échoue, on en reviendra au travail à la journée ou à l'entreprise à forfait. Le nouvel intendant est chargé de dresser la liste des ouvrages du port qui peuvent être donnés à l'entreprise, en vue de diminuer la dépense.

<sup>168</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 2, art. 11.

<sup>169</sup> Lettre du Conseil de marine à Hocquart de Seules du 4 décembre 1715, A<sup>2</sup>-23, p. 443.

<sup>170</sup> *Les forges et la clouterie [suite du mémoire sur les ateliers du port de Rochefort]*, du 10 septembre 1743, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 321 à 327. Le règlement du 13 août 1692 étendu en 1722 est donc perdu de vue. Ruis a réussi à monter un atelier de clouterie travaillant à la tâche et travaillant intelligemment le fer, c'est-à-dire en assortissant la matière première aux objets à confectionner. Voir aussi les mémoires du même commissaire recopiés par Maillart p. 73 à 92 et 273 à 291.

<sup>171</sup> *Mémoire sur les paies des ouvriers*, 1751, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 101 à 134.

<sup>172</sup> [Réf. 116] pour ce développement.

instruments de navigation changent de régime en 1751<sup>173</sup>. La manufacture de toiles à voile est elle-même mise en régie en 1765 : Balthazar Brun dit de Sainte-Catherine (1721-1794), commissaire de la Marine, en est chargé faute, dit-il, d'entrepreneur<sup>174</sup>. D'après ses calculs, la régie aurait procuré une économie de 22 % en vingt-huit mois. Cet avantage pourrait n'être qu'une apparence, vu que l'atelier emploie des forçats qui coûtent moins cher que des ouvriers. Brun ajoute que la régie présente d'autres avantages, ceux qui consistent à examiner les matières premières pour ne recevoir que les bonnes et bien les assortir, à fabriquer des toiles « précisément de la qualité demandée et au temps prescrit », à « avoir la faculté d'y faire des changements utiles, condition qu'il n'est pas toujours possible d'obtenir d'un entrepreneur, dont l'intérêt particulier est ordinairement le principal objet ». Nous y reconnaissons les arguments classiques énoncés ensuite dans les arsenaux, sous leur forme modérée : le prix, l'assurance d'une qualité toujours « suffisante », le détail, la souplesse.

#### 5.1.4. Les officiers de port

Comme nous l'avons dit au chapitre 3, les officiers de port ont des grades assimilés à ceux du grand corps, une paie supérieure et peuvent opter. Mais les anciens gardes y sont en minorité — 6 sur 29 en 1755, dont deux capitaines, quatre lieutenants et aucun enseigne (cf. aussi **tableau annexe n° 4**) —. Les officiers de port qui n'ont pas été gardes sont regardés comme des étrangers par ceux du grand corps<sup>175</sup>. Une décision du Roi de février 1756 porte l'effectif des officiers de port, dont les fonctions sont jugées « très pénibles », à un capitaine, quatre lieutenants et autant d'enseignes dans les grands ports (trois lieutenants à Rochefort)<sup>121</sup>. Ils sont au nombre de 34 en octobre 1761, à cause des petits ports<sup>176</sup>.

La majorité des officiers de port ont été élevés dans le service : ils sont bons, affirme Truguet, mais ils n'ont pas suffisamment d'autorité pour faire accepter par les commandants à la mer les agrès, voiles et autres munitions navales qu'ils leur destinent<sup>121</sup>. Les aides de port sont supprimés au 1<sup>er</sup> octobre 1760 : un an plus tard, Rodier propose de nommer aux places d'officier, comme autrefois, des capitaines marchands et des maîtres d'équipage entretenus choisis parmi les plus habiles, sans rétablir les aides, qui étaient des apprentis<sup>177</sup>. Truguet préfère soumettre les officiers de port au commandant de la Marine, en considérant probablement la position inconfortable qui est la leur depuis 1671.

Comme il fallait s'y attendre, la position et les fonctions des officiers de port donnent en effet lieu à des entreprises de la part de commandants de la Marine. Le capitaine du port de Rochefort prétend même en 1742 « avoir en chef la discipline du port indépendamment de l'intendant »<sup>178</sup>. Maurepas doit lui expliquer en quoi il se trompe, mais l'officier semble soutenu par le comte de La Rochalard, qui s'était fait remarquer en refusant de se rendre à un conseil de construction, sous prétexte qu'il avait lieu chez l'intendant ; le ministre avait dû lui écrire plusieurs fois à ce sujet<sup>179</sup> (chapitre

<sup>173</sup> *Ateliers à mettre à la journée du Roi [à Toulon], en janvier 1751*, mémoire du 16 décembre 1750 signé Lambert, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 169 à 185.

<sup>174</sup> Les renseignements relatifs à Brun sont tirés de son dossier C<sup>7</sup>-48.

<sup>175</sup> *Officiers de port*, mémoire autographe de Truguet d'août 1761, G128, f° 27 à 30.

<sup>176</sup> Mémoire de Rodier sur les officiers militaires, octobre 1761, C<sup>1</sup>-3, f° 8 à 17.

<sup>177</sup> [Réf. 122]. Les aides de port sont rétablis par le règlement du 21 novembre 1767. Neuf aides sont alors nommés ; sept d'entre eux l'étaient avant la suppression. C<sup>1</sup>-3, f° 115 et 121.

<sup>178</sup> Lettre de Maurepas à Belliveau du 4 mars 1742, A<sup>2</sup>-27, p. 477-478, pour ce développement.



3). Le ministre avait dû aussi lui rappeler que les maîtres entretenus pour le service du port sont placés sous les ordres de l'intendant, qui seul a droit de les punir<sup>180</sup>.

L'explication donnée en 1742 au capitaine de port mérite d'être transcrite ici, en ce qu'elle éclaire la différence entre les deux autorités du port. L'affaire dont il s'agit n'est pas militaire et, quand bien même elle le serait, « le militaire, s'il y avait lieu de le punir, devrait être renvoyé au commandant et [les] officiers de plume ou entretenus, à l'intendant ou ordonnateur qui le représente. L'intendant a seul la justice, la police et la discipline, cela est inséparable, [la partie] de la discipline que vous devez maintenir est émanée de lui ; lorsque vous êtes obligé de faire arrêter quelque entretenu, ouvrier ou journalier ou autres [ses] justiciables, vous devez lui en rendre compte, et dès lors il n'est plus sous votre autorité. Vous devez éviter d'en envoyer aucun à l'amiral, si ce n'est pour quelque faute légère et, en ce cas, il doit être rendu à l'intendant lorsqu'il le réclamera, et il sera le maître de le faire sortir ou rester. Je mande à M. de La Rochalard d'en donner ordre à la consigne. Quant à ceux dont la faute plus grave mérite une plus longue punition, vous devez les renvoyer à la prison [celle de l'intendant], d'où ils ne doivent sortir que par les ordres de l'intendant. »

Il n'en reste pas moins que les officiers de port sont militaires, et, afin de ménager les susceptibilités, les deux chefs du port doivent se concerter pour exprimer les demandes de congé, ainsi que le même ministre l'explique au commandant du port de Marseille : « M. d'Héricourt a été en droit de proposer le congé du s. Villaret, et vous ne devez pas le lui imputer à tracasserie. Les intendants étant chargés des travaux du port, il est tout simple que les officiers du port qui en ont la direction sous eux ne puissent s'absenter sans leur permission et qu'ils proposent leurs congés ; mais le commandant doit en être informé, et l'officier doit lui demander par déférence la permission d'en faire usage, c'est l'usage de la Marine et le même a été pratiqué dans les Galères. Ces sortes de demandes doivent se faire *de concert* [...].<sup>181</sup> »

## 5.2. L'organisation des travaux dans le port

[...]

## 12. Naissance d'un nouveau pouvoir : le corps des ingénieurs-constructeurs de la Marine

### 12.1. Des constructeurs à la recherche d'un titre

À l'arrivée de Choiseul [au mois d'octobre 1761], les constructeurs sont au nombre de 36 : 14 constructeurs, 11 sous-constructeurs et 11 élèves<sup>182</sup>. Ils n'ont plus d'école de théorie depuis 1759. Si on leur laisse trop de latitude dans leur travail, on ne leur accorde pas assez de cette considération dont les entretenus de la Marine sont assoiffés. Une autre catégorie d'artistes, moins nombreuse encore (7 ingénieurs et 4 sous-ingénieurs) et qui est chargée des bâtiments civils et ouvrages hydrauliques, passe

<sup>179</sup> Lettres de Maurepas à La Rochalard du 6 décembre 1734, du 10 janvier et du 7 mars 1735, A<sup>2</sup>-27, p. 73-74, 82 et 91-92.

<sup>180</sup> Lettre de Maurepas à La Rochalard du 29 décembre 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 455-456.

<sup>181</sup> Lettre de Maurepas à Maulévrier du 15 août 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 170-171.

<sup>182</sup> *Mémoire sur les divers entretenus de la Marine*, octobre 1761, brouillon autographe de Blouin, G133, pièce cotée 14.

bientôt et pour cinq ans sous l'autorité du directeur des fortifications<sup>183</sup>. Ils portent un titre enviable, que les constructeurs rêvent d'acquérir.

À la fin de 1762, il est question de donner un titre de distinction à Jacques-Luc Coulomb (1713-1791), élève du grand Ollivier<sup>184</sup>. On ne veut pas du titre d'ingénieur ; Rodier suggère de redonner vie à celui de 1717, d'y attacher des appointements de 3 600 l au moins et des fonctions supérieures à celles des constructeurs. Le moment n'est pas venu : Coulomb reste constructeur. Clairain-Deslauriers se plaint en juin 1764 d'un état auquel on n'attache aucune marque d'honneur<sup>185</sup>. Il demande la récompense des artistes, le collier de l'ordre de Saint-Michel et précise qu'il a « toujours vécu et fait le service noblement ». En août 1765, Louis XV l'anoblit et lui accorde le collier tant désiré<sup>186</sup>. Cependant la plupart des constructeurs tournent leurs regards dans une autre direction, et certains ont demandé des *grades militaires* comme en Espagne ou au Danemark.

Dans l'esprit du temps, il ne saurait être question de faire des constructeurs des officiers de vaisseau ni de leur donner des grades assimilés, et il ne paraît guère plus praticable de les agréger à la Plume. Ni la Plume ni l'Épée n'ont intérêt à leur élévation : s'ils devenaient militaires, ils renâcleraient à obéir à l'intendant et ils porteraient ombrage aux commissaires ; la consolidation de leur situation rend plus difficile leur éviction au profit de l'Épée dont rêvent l'auteur des *Considérations* et bien d'autres officiers de marine. Aussi n'est-il pas surprenant que le projet d'ordonnance générale de 1764 se garde de la modifier. Son rejet et le changement d'état d'esprit du ministre qui en est la suite peuvent avoir favorisé les vues ambitieuses d'un Gautier ou d'un Groignard. Il est vrai qu'un médecin n'appartenant pas à la Marine, Pierre Poissonnier (1720-1798), l'un des médecins consultants du Roi, est nommé « inspecteur et directeur général de la médecine, de la pharmacie et de la botanique dans les ports et dans les colonies » à la fin de 1763 : Choiseul a en vue les progrès de la médecine ; un règlement est pris le 1<sup>er</sup> mars 1768 pour les écoles de chirurgie<sup>187</sup>. Il devient possible de risquer un projet pour les constructeurs et c'est à Groignard qu'il est confié.

Dans son *Projet d'arrangement pour les constructeurs*, dont l'ordonnance s'inspire dans une certaine mesure, Groignard établit naturellement un parallèle entre les constructeurs de la Marine et les ingénieurs du Roi<sup>188</sup>. Les constructeurs, n'ayant plus de « grades », sont avilis et leur état éloigne de leur service des candidats de valeur, alors que, l'un et l'autre état exigeant « les mêmes connaissances, le même examen et les mêmes fonctions », il devrait procurer les mêmes grades et les mêmes marques de distinction. Comme il n'y a plus, au moment où il écrit, d'ingénieurs de la Marine, « il serait du bien du service de créer un état d'*ingénieur-constructeur* qui donnât aux constructeurs *vis-à-vis des officiers de la Marine*, le même rang et les mêmes distinctions que celui d'ingénieur donne *vis-à-vis des officiers de terre* ». Groignard n'oublie pas de demander pour lui-même la place de directeur des constructions, chargé d'examiner les nouveaux sujets et tous les plans de vaisseau des ports. La demande principale est celle de l'assimilation des grades à ceux des officiers de marine et par

<sup>183</sup> Décision du 15 avril 1762, d'après René Estienne, *op. cit.*, p. 275.

<sup>184</sup> Rapport au ministre du 19 décembre 1762, C<sup>7</sup>-74, dossier au nom de J. L. Coulomb.

<sup>185</sup> Lettre au ministre du 20 juin 1764, C<sup>7</sup>-67, dossier au nom de Clairain-Deslauriers.

<sup>186</sup> C<sup>7</sup>-67. Clairain-Deslauriers est reçu au chapitre de 1769.

<sup>187</sup> Didier Neuville, *État sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, 1898, p. 404-405.

<sup>188</sup> C<sup>7</sup>-132, dossier au nom de Groignard, pour ce développement. Le mémoire n'est pas daté ; nous supposons qu'il a été envoyé au ministre en 1764.

voie de conséquence la militarisation des constructeurs<sup>189</sup>. De cette façon ils ne seraient plus seulement des officiers du Roi par leur brevet ou leur commission, mais ils seraient des officiers comme ceux du corps de la Marine.

L'ordonnance relative aux ingénieurs-constructeurs a été publiée deux fois et existe en trois versions différentes comportant quelques différences. La première version du 15 septembre 1764, non publiée, porte de manière plus nette l'empreinte des idées de Groignard que la version définitive, datée du 25 mars 1765 et qui s'écarte près peu de la version publiée en septembre 1764<sup>190</sup>.

Le préambule exprime que les constructeurs des vaisseaux du Roi se sont « particulièrement appliqués à réunir toutes les connaissances de théorie et de pratique qu'exige la construction des vaisseaux », qu'ils y ont fait des progrès considérables, que S.M. veut « exciter de plus en plus l'étude des sciences qui sont la base de cet art et fixer l'état et les fonctions de ceux qui l'exercent, d'une manière qui réponde à l'utilité de leurs services »<sup>191</sup>. Aussi doivent-ils s'appeler à l'avenir ingénieurs-constructeurs de la Marine<sup>10</sup>. L'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1765 comprend 5 ingénieurs en chef, 6 ingénieurs ordinaires, 8 sous-ingénieurs et 10 élèves<sup>192</sup>. Il se peut que des constructeurs aient été réformés à cette occasion<sup>193</sup> ; il est certain que trois sous-constructeurs au moins ne sont pas devenus sous-ingénieurs le 1<sup>er</sup> avril 1765, dont deux n'ont jamais été nommés<sup>194</sup>.

L'examen de la matricule montre que les constructeurs n'ont pas été répartis dans les deux grades supérieurs selon leur rang d'ancienneté. L'ordonnance prévoit que l'ancienneté ne joue pas dans l'accès au premier grade, le choix s'exerçant sur tous les ingénieurs ordinaires et selon le talent<sup>195</sup>. La première version de l'ordonnance mentionne quatre ingénieurs en chef, plus un ingénieur itinérant pour les petits ports<sup>196</sup>. L'ordonnance du 25 mars 1765 n'en prévoit que trois ; cependant Groignard est nommé à Lorient et Gautier part en Espagne, ce sont des officiers détachés<sup>197</sup>. L'effectif du corps n'est d'ailleurs pas défini précisément : « deux ou trois ingénieurs-constructeurs, quatre ou six sous-ingénieurs constructeurs et quelques élèves » par grand port<sup>198</sup>. De ce nombre, un ingénieur ou un sous-ingénieur peut être détaché de chacun des grands ports afin de suivre des travaux pour le compte de la Marine dans les petits ports<sup>199</sup>.

L'accès au grade d'ingénieur ordinaire suppose une vacance et un concours sur épreuves entre les sous-ingénieurs dont des ingénieurs sont juges<sup>200</sup>. Le ministre a le

<sup>189</sup> La militarisation complète du corps du Génie date de 1776.

<sup>190</sup> Nous utilisons la copie manuscrite de la 1<sup>re</sup> version contenue dans A<sup>1</sup>-99 et l'exemplaire imprimé de l'ordonnance du 15 septembre 1764 conservée à la B.N. (F5002). Cette première version est peut-être due à Groignard.

<sup>191</sup> *Ordonnance du Roi concernant les ingénieurs-constructeurs de la Marine*, du 25 mars 1765, préambule et art. 1.

<sup>192</sup> Matricule C<sup>2</sup>-107.

<sup>193</sup> Au 3 mai 1763, la Marine emploie 15 constructeurs, et Rodier estime que c'est trop (C<sup>7</sup>-135, dossier au nom de Guignace). Peut-être les constructeurs manquant à l'appel sont-ils décédés ou retraités.

<sup>194</sup> Louis-Hilarion Chapelle (1733-1777), retraité en 1770 ; Jean-François Étienne (1724-ap. 1792) ; Claude Saussillon (?-1785), passé sous-ingénieur en 1767.

<sup>195</sup> Ordonnance du 25 mars 1765, art. 4.

<sup>196</sup> Ordonnance du 15 septembre 1764 (1<sup>re</sup> version), art. 2. Ce projet donne à l'ingénieur en chef des prérogatives que la version du 25 mars 1765 ne reprend pas.

<sup>197</sup> C<sup>7</sup>-132 et 116. Groignard travaille à la fois pour le Roi et pour la compagnie des Indes. Gautier part en 1765, sa situation administrative est réglée en 1769 ; il rentre en France en 1784.

<sup>198</sup> Ordonnance du 25 mars 1765, art. 2.

<sup>199</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>200</sup> *Ibid.*, art. 5 et 6.

choix entre les trois sujets jugés les meilleurs d'après les comptes rendus des intendants<sup>19</sup>.

L'ordonnance maintient le noviciat dans les ports<sup>201</sup>. On n'y est admis aux travaux, en qualité d'aspirant non rémunéré, qu'avec l'autorisation du ministre ; après deux années passées dans cet état et si le sujet est âgé de 16 ans, il peut être fait élève salarié (à raison de 400 l par an). Il faut encore qu'il subisse un examen devant l'ingénieur-constructeur en chef et les ingénieurs ordinaires « sur les principes d'arithmétique et de dessin » ; s'il est couronné de succès, l'intendant ou ordonnateur du port propose au ministre d'admettre l'aspirant en qualité d'élève. Joseph Niou (1749-1823) a ainsi été interrogé sur les volumes de Bézout qui viennent de paraître, l'*Arithmétique* et l'*Algèbre* ; Paul Chevillard (1748-1820) a été examiné avec succès sur l'*Arithmétique* et la *Géométrie* de Camus, mais il n'avait pas eu l'autorisation de suivre les travaux, si bien qu'il doit continuer dans la voie des officiers de port<sup>202</sup>. Les élèves suivent les travaux pendant deux ans au moins avant d'être envoyés à Paris, s'ils sont jugés aptes par l'ingénieur-constructeur en chef.

À l'école de Paris, rétablie par l'ordonnance, les élèves sont instruits des parties des mathématiques qui se rapportent à la construction, savoir « l'arithmétique, la géométrie, les mécaniques, l'hydraulique, l'algèbre et l'application de l'algèbre à la géométrie »<sup>203</sup>. On remarque l'absence du *dessin*. Le temps à passer à l'École dépend de la force de l'élève, ce qui veut dire que les leçons sont toujours particulières, alors que celles des gardes ne le sont pas. Le directeur doit cependant veiller à accélérer l'instruction et à porter l'enseignement au-delà des parties exigées pour les élèves qui sont capables de le suivre. Lorsque les élèves ont passé un temps suffisant à l'étude du programme, ils sont examinés par Bézout et doivent aussi exécuter les calculs relatifs à des plans qu'on leur propose. Ceux qui réussissent l'examen sont renvoyés dans les ports et remplissent par ordre d'ancienneté les places de sous-ingénieur qui viennent à vaquer ; les autres sont en principe congédiés.

L'ingénieur-constructeur en chef a séance et voix délibérative au conseil de construction comme dernier membre (et donc après le commissaire des constructions) ; si l'on examine ses propres projets, il est remplacé par le plus ancien des ingénieurs ordinaires<sup>204</sup>. Le conseil se réunit sur ordre du Roi, sauf cas pressant<sup>205</sup>. Le principe du concours pour les plans n'est pas admis : le conseil examine celui que l'ingénieur désigné par la Cour aura eu ordre de dresser<sup>206</sup>. Ce plan double est accompagné des calculs et de deux devis en double : l'un des bois et fers nécessaires pour l'exécution, avec les dimensions et proportions de la mâture, l'autre de la disposition des logements ; plan et devis sont visés par l'ingénieur en chef<sup>205</sup>. Après l'examen au conseil, ils sont envoyés à Versailles pour approbation ; l'un des exemplaires approuvés reste au contrôle, l'autre est remis à l'ingénieur « chargé de l'exécution », qui n'est autre que celui qui a fait le plan et qui ne peut y apporter de changement sans risquer d'être interdit<sup>207</sup>. Lorsqu'une refonte ou un radoub est de même ordonné, le conseil se trans-

<sup>201</sup> *Ibid.*, art. 8, 9 et 38 pour ce paragraphe.

<sup>202</sup> CC<sup>7</sup>, D. ind. de Niou. Quelques années plus tard, Chauvet est admis comme élève sans avoir été aspirant. On note que le programme n'est pas défini avec précision ; il n'est pas exigé en particulier de connaître les deux premiers volumes de Bézout.

<sup>203</sup> Ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 7 et 9 à 12, pour ce paragraphe.

<sup>204</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 656.

<sup>205</sup> *Ibid.*, art. 654 et 655. L'art. 19 de l'ordonnance particulière du 25 mars 1765 prévoit le cas où les plan et devis sont seulement présentés au commandant et à l'intendant avant l'envoi à la Cour.

<sup>206</sup> *Ibid.*, art. 658.

<sup>207</sup> *Ibid.*, art. 659 et 660, et ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 19 et 20.

porte à bord pour constater les réparations à faire et envoie le résultat de ses investigations à la Cour<sup>208</sup>. Une réunion du conseil peut être provoquée par le commandant et l'intendant, au cas où « des officiers et autres proposeront quelque nouveau projet sur les constructions »<sup>209</sup>.

L'ingénieur-constructeur en chef doit rendre compte des constructions au commandant et à l'intendant ; il a inspection sur le travail des ingénieurs et des sous-ingénieurs, dont il rend compte, ainsi que de leur talent, à l'intendant<sup>210</sup>, si bien qu'il reste un subordonné de ce dernier. L'ingénieur chargé est assisté d'un sous-ingénieur (on ne dit pas qui le nomme) ; les élèves assistent au travail pour s'instruire<sup>211</sup>. Il établit l'état des ouvriers nécessaires et les distribue sur le chantier ; l'ingénieur en chef certifie à la fin de chaque mois le rôle des ouvriers employés aux chantiers et aux radoub<sup>212</sup>. L'ingénieur chargé s'occupe également du lancement, mais les câbles de retenue et la drome sont placés et manœuvrés par les ordres du capitaine de port<sup>213</sup>. Les ingénieurs et sous-ingénieurs sont susceptibles d'embarquer, notamment afin de remédier aux défauts reconnus dans la navigation<sup>214</sup>.

Le Roi se réserve de leur donner des récompenses et marques de distinction pour les services à la mer ; les appointements sont réglés « sur un pied convenable à leur état et à l'utilité de leurs fonctions » : 4 000 l ou 4 800 l à l'ingénieur-constructeur en chef selon son ancienneté ; 2 400 ou 3 000 l à l'ingénieur-constructeur ordinaire, selon son ancienneté et ses talents ; 1 200 ou 1 500 l au sous-ingénieur-constructeur ; 800 l à l'élève à l'École ou dans le port après la sortie de l'École et 400 l aux autres élèves<sup>215</sup>. Ces paies sont relativement bonnes (**tableau annexe n° 18**). Une autre marque de l'élévation relative du corps réside dans l'uniforme : l'habit est *gris-de-fer* comme celui de l'administration, et orné des parements et collet de velours noir, la veste et la culotte sont de drap écarlate ; pas de galon, mais des boutons brodés sur l'habit et sur la veste de l'ingénieur en chef, pas de parements pour les élèves avant leur retour de Paris.

## 12.2. De l'esprit de famille à l'esprit de corps

Les futurs officiers du corps de la Marine doivent prouver qu'ils sont gentilshommes pour y être admis : ainsi le veut la loi. Pour devenir constructeur, il paraît recommandable d'avoir des degrés dans la charpenterie. En effet l'accès aux travaux s'obtient au moyen d'une autorisation du ministre, mais ce sont les constructeurs qui formulent les demandes. Ces officiers ont en général des fils, ou au moins des neveux, et les postes à pourvoir sont rares : pourquoi, dans ces conditions, chercher au dehors ? Les deux étapes suivantes, l'entretien et l'admission à l'école de Paris, sont franchies, au moins depuis 1765, après un examen devant des ingénieurs-constructeurs. Seule l'obtention du dernier grade, c'est-à-dire l'accès effectif au corps, leur échappe, mais le choix est fait. Tel est le système jusqu'en 1786. Si l'on tient également compte de l'isolement des ports de guerre, dont l'arsenal emploie de très nombreux habitants — la plupart sont venus s'y établir dans ce but —, l'on comprendra que le recrutement de ce corps soit circonscrit à un petit nombre de familles.

<sup>208</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 661.

<sup>209</sup> *Ibid.*, art. 663.

<sup>210</sup> *Ibid.*, art. 671 et ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 13.

<sup>211</sup> Ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 19 et 20.

<sup>212</sup> *Ibid.*, art. 23, 24 et 30.

<sup>213</sup> *Ibid.*, art. 25.

<sup>214</sup> *Ibid.*, art. 33 à 36.

<sup>215</sup> *Ibid.*, art. 38.

La dynastie de constructeurs la plus connue est celle des Coulomb : treize constructeurs en quatre générations, soit le record absolu<sup>216</sup>. Une autre famille de Toulon, les Chapelle, est également bien représentée : six constructeurs au moins, dont l'ancêtre Hubac<sup>217</sup>. À Brest, ce sont d'abord les Geffroy (quatre représentants), puis la famille Rolland, qui fournit des officiers de santé et des commissaires en même temps que des constructeurs<sup>218</sup>. L'on pourrait, en cherchant davantage, trouver d'autres pépinières d'ingénieurs. Des 24 aspirants admis aux travaux de 1776 à 1781, quinze au moins ont des liens de parenté proche avec des officiers de la Marine : 5 sont fils ou frères d'un ingénieur-constructeur ; 7 sont proches parents d'officiers de plume ; 3 sont fils de professeurs de mathématiques<sup>219</sup>.

Des familles bourgeoises de l'intérieur, ayant réussi à introduire l'un de leurs fils dans la marine civile, y gagnent en quelque sorte leur place, et d'autres peuvent à leur tour entrer dans la famille maritime. Tel est le cas des Guignace<sup>220</sup>. Fils aîné d'un marchand-commissionnaire de Blois à la nombreuse famille, Michel Guignace (1716-1802) entre dans la Plume à la suite de son oncle Bégon et, dès 1744, Maurepas l'appelle auprès de lui. Il finit sa carrière en qualité de chef des bureaux des Comptes et des Fonds, avec 17 000 l de retraite en 1781... Un tel antécédent vaut bien deux générations de constructeurs, et son frère Léon-Michel (1731-1805) est admis directement à l'école de Paris en janvier 1751, à l'issue d'un examen ; il finit sa carrière à la place de directeur des constructions à Brest.

Augustin Pic est le premier ou l'un des premiers hommes du dehors<sup>221</sup>. Fils de négociant élevé à Marseille, l'enfant a pu observer la construction des galères : sa vocation est née. Pourtant ce n'est qu'en 1751 qu'il obtient du maréchal de Belle-Île (1684-1761) une place d'élève-constructeur à Rochefort : l'élève a déjà 29 ou 30 ans. Duhamel l'examine avec succès, et il devient sous-constructeur à 900 l du 1<sup>er</sup> janvier 1758 comme Chevillard cadet, qui n'a pas vingt ans. Pic est déçu par la paie, il démissionne puis demande sa réintégration quelques mois plus tard : « la pauvreté du sieur Pic », écrit Rodier, « qui se trouve chargé de dettes peut avoir contribué aussi à lui faire faire cette étourderie ». En 1762 ses appointements passent à 1 200 l, puis à 1 500 l à la faveur de l'organisation de 1765, mais il écrit que ses notes sont « capables de décourager toute émulation et dont on peut reconnaître l'injustice ». Cette proposition ne plaît pas à l'intendant Ruis-Embito : selon lui, Pic est un esprit chagrin qui ne convient pas au service du Roi. Il s'est plaint que des cadets lui aient été préférés pour l'avancement. Ruis demande qu'on le soumette à l'épreuve prévue par la nouvelle ordonnance : s'il parvient à dresser un plan avec devis correctement, on lui donnera sa promotion ; dans le cas contraire, on l'admettra à la retraite. Bézout et Duhamel l'examinent avec succès : Pic est fait ingénieur ordinaire du 22 octobre 1767. Il quitte le service au 1<sup>er</sup> octobre 1792 sans avoir obtenu de nouvelle promotion.

Alors que le recrutement des ingénieurs s'étend au-delà du milieu restreint des familles de constructeurs, les membres du corps ne tardent pas à manifester un état d'esprit tendant à protéger les avantages acquis et, si possible, à en accroître l'importance.

<sup>216</sup> Solange Ami, *Les maîtres-constructeurs de la Marine à Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle, étude sociale et politique*, mémoire de maîtrise de l'université de Nice, 1974, p. 136 à 146.

<sup>217</sup> C<sup>7</sup>-60, dossiers Chapelle.

<sup>218</sup> C<sup>7</sup>-117, dossiers Geffroy, C<sup>7</sup>-282 et CC<sup>7</sup>-2177, dossiers Rolland.

<sup>219</sup> C<sup>2</sup>-107 et C<sup>8</sup>-18.

<sup>220</sup> C<sup>7</sup>-135, dossiers Guignace, pour ce développement.

<sup>221</sup> C<sup>7</sup>-246, dossier Pic, pour ce paragraphe.

François Caro (1730-1810), ancien élève de l'école de Duhamel, a construit dans les chantiers de la Compagnie des Indes et a également travaillé pour des particuliers<sup>222</sup>. En 1770 le Roi prend possession du port de Lorient : Caro n'a plus de travail. L'intendant de Brest lui propose, lors de sa visite, une place de sous-ingénieur-constructeur. Caro lui représente que les appointements sont trop faibles pour faire vivre une famille. Pourtant la perspective de travailler pour le Roi doit le séduire : l'année suivante, l'ordonnateur de Lorient écrit au ministre afin d'obtenir le grade d'ingénieur pour « un sujet tout formé qui, outre sa capacité théorique, a de l'expérience ». La demande n'a pas de suite. Gilles Cambry (1709-1778), autre constructeur de la compagnie déchu, a pris le parti d'accepter la situation offerte à Caro, malgré son âge. Il obtient son avancement le 1<sup>er</sup> décembre 1774<sup>223</sup>. À sa mort, Caro introduit une demande d'admission afin de combler la vacance. Guignace s'y oppose pour le motif suivant : « Cette place doit plus naturellement être accordée à un ingénieur-constructeur employé déjà depuis longtemps au service du Roi et dont les talents et les connaissances sont plus particulièrement connus que ceux du sieur Caro. »<sup>224</sup> La place revient au sous-ingénieur Le Roy (1747-1825)...

Le gouvernement est impuissant devant l'esprit de famille et l'esprit de corps qui sévissent dans la Marine : c'est lui qui les y a instillés par le mode de recrutement et d'organisation de ses agents. Tout au plus peut-il créer des exceptions. Ainsi la position d'Étienne-Daniel Denys (1725-1800) dans le corps des ingénieurs-constructeurs est-elle singulière<sup>225</sup>. Son père et son grand-père ont été constructeurs à Dunkerque avant lui. À la fin de 1771, il reçoit un brevet de sous-ingénieur surnuméraire sans appointements pour « l'utilité de ses talents ». En 1776 une gratification annuelle de 800 l vient récompenser les plans des lougres et des cutters qu'il continue de fournir à la Marine. Les constructions pour le Roi ont été réalisées à forfait avec les moyens de la maison Denys. Claret de Fleurieu (1738-1810), directeur des ports et arsenaux à la Cour et Borda, inspecteur des constructions, qui connaissent ses talents, sollicitent pour lui le grade d'ingénieur ordinaire. Le maréchal de Castries le lui accorde, mais le comprend parmi les ingénieurs du département de Brest. Denys reste à Dunkerque jusqu'à la Révolution. L'ordonnateur obtient en 1790 le rappel de ses appointements depuis 1786. Au contraire des ingénieurs âgés, dont Guignace et Coulomb, Denys est compris dans l'organisation du 1<sup>er</sup> octobre 1792, et c'est même à ce moment qu'il est vraiment employé par la Marine, en qualité de directeur du port, jusqu'à sa retraite en 1794<sup>226</sup>.

Le cas le plus caractéristique reste celui de Vial du Clairbois (1733-1816), et il est intéressant à plus d'un titre. Vial est le fils d'un tailleur parisien<sup>227</sup>. Il commence une carrière dans la marine marchande (il compte 21 mois de navigation effective), qu'il doit abandonner à cause de ses yeux. Il s'engage alors dans l'armée de Terre. Le maréchal de Broglie (1718-1804) le prend sous son aile, mais Vial est entraîné dans sa disgrâce et quitte l'Armée pour devenir entrepreneur ou plutôt directeur salarié. En effet la manufacture de toiles à voile de Brest a été rétablie à la fin de 1762 et confiée à un

<sup>222</sup> CC<sup>7</sup>, D. Ind de Caro, pour le développement qui le concerne.

<sup>223</sup> Matricule C<sup>2</sup>-107.

<sup>224</sup> CC<sup>7</sup>-1555, D. ind. de Jean-Jacques-Sébastien Le Roy. Un autre constructeur de la Compagnie, Lévesque, ne parvient pas à obtenir son intégration dans le corps ni l'admission de son fils à l'état d'élève, cf. Geneviève Beauchesne, *Historique de la construction navale à Lorient de 1666 à 1770*, Vincennes, 1980, p. 191.

<sup>225</sup> C<sup>7</sup>-83, dossier au nom de Denys, pour ce développement.

<sup>226</sup> Le ministre accorde à Denys et sur sa demande la retraite le 19 avril 1794, CC<sup>2</sup>-119, f<sup>o</sup> 1314.

<sup>227</sup> CC<sup>7</sup> D. ind. de Vial du Clairbois pour le développement qui lui est consacré, sauf mention contraire.

entrepreneur<sup>228</sup>, dont Vial devait être le commis. Lorsqu'il entre dans la Marine en 1777, Vial s'empresse de dire que le système de l'entreprise est dangereux pour ces productions qui réclament un soin particulier, parce que l'entrepreneur est toujours tenté de faire une fraude, en introduisant du second ou du troisième brin, voire de l'étoupe<sup>229</sup>.

Pendant son séjour à Brest, Vial s'est instruit. Il y publie en 1776 et à ses frais un *Essai géométrique et pratique sur l'architecture navale, à l'usage des gens de mer*, qui le fait remarquer. Sur sa demande, il est intégré dans le corps des ingénieurs-constructeurs au 1<sup>er</sup> janvier 1777. Les 1 200 l d'appointements étant insuffisants pour faire vivre une famille de quatre enfants, le directeur des constructions et l'ingénieur en chef Guignace demandent une augmentation pour un homme qui est déjà assez avancé en âge et dépourvu de fortune. Mais ils s'opposent deux ans plus tard à sa demande d'avancement. Ils font observer que Vial a été nommé sous-ingénieur « sans avoir servi préalablement dans les ports, sans y avoir acquis l'expérience nécessaire à cet état, ayant seulement donné des preuves des connaissances théoriques, et a reçu dès lors du ministre une très grande faveur ». Trois années d'expérience ne sauraient suffire, et M. Geffroy, « fils d'un ancien constructeur », employé à Saint-Malo « où il a parfaitement bien exécuté la frégate la *Néréide* et où il exécute actuellement la *Vénus*, a subi et a parfaitement satisfait à ses examens ; il a acquis ainsi que tous les élèves qui ont été envoyés aux écoles de M. Duhamel toutes les connaissances que l'état d'ingénieur exige ». Geffroy a été nommé sous-ingénieur en 1776, et un passe-droit serait « un motif de dégoût » ; lui non plus n'est pas assez ancien au gré des pétitionnaires pour mériter le grade d'ingénieur. Ils suggèrent donc d'augmenter les appointements de Vial, ce qui est fait. Mais Geffroy réclame ensuite le même avantage, quand il vient à le connaître !

En 1781, Vial écrit au commandant de la Marine pour lui expliquer qu'il a besoin d'argent, c'est-à-dire d'avancement. « Je suis dans le cas de l'ordonnance à tous égards : j'ai quatre ans passés de services de sous-ingénieur, j'ai navigué et beaucoup ; j'ai construit. J'ai deux ou trois anciens dans le corps, mais aucun n'en pourrait dire autant ; d'ailleurs je me suis fait quelques droits particuliers en publiant, pour l'utilité de la Marine, des ouvrages sur la construction. Le dernier, qui vient de paraître, peut me faire un titre qu'il serait de votre bonté, mon Général, de faire valoir dans le moment où le ministre, [qui] a bien voulu accepter la dédicace, doit être disposé à m'accorder quelque faveur<sup>230</sup>. » La faveur coûte 500 l et... des passe-droits. Il n'y a alors que trois ingénieurs à Brest pour seconder Guignace, si bien que Vial et Geffroy font fonction d'ingénieurs, souligne le chevalier de La Galissonnière (1739-1805) : une promotion accroîtrait leur zèle et leur bonne volonté. Le ministre refuse de faire droit à la demande.

Deux ans plus tard, Vial adresse à Versailles une lettre pleine d'amertume. « J'ai éprouvé effectivement distinctions, mais des distinctions humiliantes et insupportables ; que je regarde devant moi, que je regarde de l'arrière : de près ou de loin je vois des grâces, pour ce qui me concerne, rien [...] l'objection de mes anciens ne peut être sérieuse. Je n'en ai pas qui ne fussent mes enfants ou mes élèves et, si les années ne forment pas absolument un titre, lorsqu'elles ont été employées comme il faut, elles

<sup>228</sup> *Mémoire du Roi pour servir d'instruction à M. de Clugny de Nuys, maître des requêtes ordinaire de son hôtel, intendant de la Marine au port de Brest*, [17] mai 1765, C<sup>7</sup>-69.

<sup>229</sup> *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, art. Manufacture, vol. II, p. 682.

<sup>230</sup> Il s'agit de la traduction du célèbre ouvrage de Chapman : *Traité de la construction des vaisseaux, avec des éclaircissements et démonstrations touchant l'ouvrage intitulé Architectura navalis mercatoria...*, Brest et Paris, 1781. Une première traduction, due à l'académicien Le Monnier (1715-1799), a paru dans la *Description des arts et métiers* de L'Académie des sciences en 1779. La version de Vial est jugée meilleure en général.



nous donnent celui de la plus grande utilité. » Blouin rappelle dans son rapport au ministre du 3 octobre 1783 qu'il avait été convenu de donner rapidement de l'avancement à un ingénieur dont Borda et Bézout avaient favorisé l'admission. Le maréchal lui confère enfin le grade tant convoité d'ingénieur ordinaire<sup>231</sup>.

Pour mesurer l'ampleur de la concession accordée à cet ingénieur, il faut évoquer l'avancement des autres membres du corps. L'avancement en général dépend dans un corps de l'effectif autorisé par grades, des admissions et des départs. L'effectif autorisé ne nous est pas connu avant 1781. Les matricules et les dossiers individuels, ou ce qui en tient lieu, fournissent l'effectif réalisé par grades et les tableaux d'avancement. L'on constate ainsi que l'effectif, sans les élèves, passe de la vingtaine dans les années 1760 à la trentaine dans les années 1770 et à la quarantaine dans les années 1780.

Quarante-six brevets de sous-ingénieur ont été délivrés du 1<sup>er</sup> avril 1765 au 25 juin 1790. Six sous-ingénieurs n'ont pas dépassé le dernier grade. Deux d'entre eux n'ont probablement pas le niveau de théorie jugé suffisant pour accéder au grade d'ingénieur ordinaire<sup>232</sup>. Trois autres meurent trop tôt pour y accéder. Le dernier émigre juste avant la promotion du 20 janvier 1794. Les quarante autres sous-ingénieurs passent ingénieurs ordinaires à l'ancienneté, à sept exceptions près. Si l'on néglige le cas de Rafeau (1730-ap.1817), employé à Versailles et ceux de Cambry et de Denys, véritablement particuliers, il reste Marier de La Gatinerie (1746-1828), promu en même temps que Le Roy aux dépens d'Haran (ces avancements sont la conséquence de la mort de Cambry), Bigonnet (1760-1826) destiné d'abord aux bâtiments civils et peut-être un peu faible, et surtout Ozanne cadet et Vial. Pierre Ozanne (1737-1813) est un dessinateur réputé qui a travaillé pour la Cour : il paraît hors d'atteinte et passe ingénieur en 1788 au moyen de trois passe-droits. Il en va de même de Vial, promu avant Niou, pourtant considéré comme un excellent sujet, Train et Geffroy cadet : ce dernier doit attendre l'organisation de 1786 pour obtenir son avancement, avec près de trois ans de retard.

À ce moment Vial réclame la haute paie, qui s'obtient à l'ancienneté. Le ministre veut bien lui accorder une pension sur la caisse des Invalides lorsqu'il aura fini un travail qui lui a été commandé, le *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine*. Vial obtient 600 l de pension à la fin de 1787 : c'est l'équivalent de la haute paie. Kersaint s'élève, non sans raison, contre l'avancement à l'ancienneté dans un corps à talents<sup>233</sup>. L'avancement au grade le plus élevé et l'accès au poste correspondant sont jugés trop importants pour être attribués autrement qu'au choix. Sur les 46 sous-ingénieurs que nous avons considérés, 40 sont passés ingénieurs et 10 seulement ingénieurs en chef. La date de cette dernière

<sup>231</sup> Le ministre lui fait donner également 1 200 l pour le défrayer de son voyage à Paris, puis lui accorde en décembre 1783 le rappel de ses appointements pendant son congé de quatre mois (C<sup>7</sup>-345). Vial est venu corriger les épreuves de la première partie du premier volume du *Dictionnaire de marine* dont il s'est chargé avec le professeur de mathématiques de Brest Étienne-Nicolas Blondeau (1723-1783) pour le compte de l'éditeur Charles-Joseph Panckoucke (1736-1798), commanditaire de l'Encyclopédie méthodique. Les trois volumes de marine ont paru en six livraisons : octobre 1783, octobre 1784, février 1786, août 1786, juillet 1787 et octobre 1789, les planches en décembre 1786, si bien que Vial a pu insérer les ordonnances et règlements principaux de 1786 dans les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> volumes. On trouve dans cet ouvrage l'essentiel de la réglementation de 1760 à 1787 et des extraits des meilleurs ouvrages techniques du temps. Vial donne son avis sur bien des questions délicates en marine, sous couvert du privilège royal et de la protection ministérielle, en ne signant pas ses articles, mais on l'y reconnaît sans peine...

<sup>232</sup> Félix Doumet et Saussillon. Le ministre a promu ce dernier en 1767, mais avec l'intention de le laisser dans ce nouveau grade jusqu'à la fin de sa carrière, parce qu'il n'a « aucune théorie ». CC<sup>7</sup>-1555, D. ind. de J. J. S. Le Roy.

<sup>233</sup> *Constitution de la marine française comparée à celle d'Angleterre*, 306AP24, pièce n° 7.

promotion respecte quand même l'ancienneté au grade de sous-ingénieur, sauf dans un cas (qui est celui de Marier et non de Vial)...

### 12.3. Grandeur et limites de la promotion sociale

Nous avons évoqué précédemment le cas de plusieurs ingénieurs qui sont entrés dans le corps ou qui auraient pu y entrer parce qu'ils avaient des connaissances théoriques ou une expérience qui les mettaient au niveau des ingénieurs en place. De 1765 à 1789, trois maîtres entretenus ont également été intégrés dans le corps, soit autant que pendant tout le XIX<sup>e</sup> siècle. Leur cas mérite donc un examen.

Le premier s'appelle Pierre Train (v.1730-1785), recruté comme apprenti-charpentier à Rochefort en 1742<sup>234</sup>. Comme le menuisier parisien Roubo (1739-1791), Train, qui n'a pas pu étudier les mathématiques, cherche à connaître les fondements théoriques de la construction navale, dont son travail lui dévoile la pratique. Un maître lui prête des plans de chaloupe et de canot à copier, puis celui du vaisseau le *Magnanime* « où toutes les pièces qui composent l'extérieur et l'intérieur du vaisseau étaient démontrées dedans ». Train commence aussi à prendre en note le temps passé à mettre en place chaque espèce de bois et plus généralement toutes les dépenses de construction.

Groignard l'emploie en 1747 au tracé des gabarits d'une gabarre ; remarquant qu'il possède des connaissances sur les plans, il lui demande ceux qu'il a faits. La réduction au 1/48<sup>e</sup> du plan tracé par Groignard à la salle est trouvée assez précise pour que le constructeur en rende compte au commissaire général, qui veut le nommer contremaître. L'ouvrier, jugeant qu'il a encore à apprendre et qu'il est trop jeune pour commander, demande seulement une augmentation. La chose est mal interprétée : Train reste à la paie de 11 s par jour pendant presque dix ans. Il veut aussi connaître le comportement du vaisseau à la mer : il obtient l'autorisation de s'embarquer sur une flûte pour une campagne de huit mois. Le capitaine le reprend en qualité de maître-charpentier pour sa campagne suivante sur le *Messenger*, à la construction duquel Train a participé.

En 1758 Train est promu contremaître et chargé de la distribution et de l'emploi des bois de construction au port de Rochefort. En 1763 il construit sur ses plans six chaloupes. Lors de travaux dont il est chargé, Train présente à Pic le plan du *Glorieux* relevé par lui (1766) : « L'exactitude avec laquelle il était tracé le surprit vu mon état. Il me demanda d'y joindre tous les calculs, je lui répondis que je ne savais que celui du déplacement de la carène, et que je l'avais pris dans les écrits de M. Bouguer. Il eut la bonté de me faire calculer le centre de gravité dans le sens horizontal et vertical et vit avec satisfaction que j'eus bientôt saisi ces deux calculs. Il se fit un vrai plaisir de me donner celui du métacentre [...]. C'est aux bons préceptes de cet ingénieur que j'ai l'obligation de tous ces calculs, qui sont d'une si grande utilité dans l'art de l'architecture navale. »

La rapidité avec laquelle il fait changer les bordages piqués des vers d'une corvette permet de profiter de la prochaine grande marée pour faire entrer le *Fier* dans le port en août 1767 et le mettre dans la forme à la place de la corvette : il y gagne la haute paie. Mais le *Fier* a un tirant d'eau arrière trop fort. Clairain-Deslauriers lui fait confectionner des chameaux et préparer un chantier dans la forme de façon à conserver

<sup>234</sup> C<sup>7</sup>-327, dossier au nom de Train, et notamment ses mémoires de mars 1772 et de septembre 1783, pour ce développement.

l'arc de la quille du bâtiment. Train parvient à convaincre les ingénieurs, par « une petite démonstration mécanique » et « un petit modèle » que l'augmentation de chantier qu'il a en tête va conduire au succès. Sa méthode est appliquée à d'autres bâtiments. Le 1<sup>er</sup> mars 1768, le brevet de maître entretenu lui est expédié, malgré son ancienneté insuffisante.

Vient le temps des constructions. Remarquons que plusieurs d'entre elles sont alors confiées à des officiers militaires (ici le capitaine de brûlot puis lieutenant de vaisseau Boux dont nous reparlerons au chapitre 14). Parmi les travaux de Train, il faut noter le doublage en cuivre d'une frégate, la *Belle-Poule*, en 1771 et à Brest, qui est une première en France. Dès 1772 il est question de l'intégrer dans le corps des ingénieurs-constructeurs. Pic, qui ne semble pas croire à ses chances, suggère qu'on accorde aux premiers maîtres entretenus les « petits avantages » que l'on fait aux maîtres-mâteurs. Finalement Train est fait sous-ingénieur au 1<sup>er</sup> avril 1776, à la faveur d'une mission dans les pays du Nord. Chargé ensuite de la recherche et du martelage des bois pour la Marine dans les généralités de Guyenne et d'Auch, il souhaite en étudiant et cartographier les ressources, mais il lui faudrait une augmentation d'appointements car les déplacements coûtent cher, voire obtenir son avancement malgré son peu d'ancienneté. On ne sait s'il obtient quelque chose mais, en septembre 1783, il est autorisé à présenter au ministre son *Traité de la construction et de la dépense générale y relative*. Il sollicite le grade d'ingénieur : le ministre accorde la haute paie et 500 l de supplément d'appointements comme mesure intermédiaire.

En 1785 notre écrivain a achevé un autre ouvrage sur le même sujet, qui est jugé très intéressant à Versailles et lui vaut 2 000 l d'indemnité. Mais il n'obtient pas la récompense suprême de ses efforts car il meurt le 2 novembre 1785 en laissant encore un manuscrit sur les bois... Sa veuve reçoit une pension de réversion, ce qui est une marque supplémentaire de considération, cette faveur étant encore assez rarement accordée aux veuves d'entretenus. Si Train avait vécu, il aurait certainement été promu à l'organisation du 1<sup>er</sup> mai 1786, comme Niou placé juste avant lui au tableau et Geffroy juste après<sup>235</sup>. Sa place de sous-ingénieur revient à un autre maître-charpentier de Rochefort, professeur des gardes de la Marine, Hubert Pennevert (1754-1827), qui est promu au 1<sup>er</sup> octobre 1792 et termine sa carrière en 1815<sup>54</sup>.

Le troisième ingénieur intégré n'est autre que Pierre Ozanne, en 1780. Son frère Nicolas (1728-1811), dessinateur fameux et instituteur de Louis XVI, a été intégré dans le corps des ingénieurs des bâtiments civils en 1778<sup>54</sup>. Pierre, aux dires de Tupinier (1779-1850), n'a aucune théorie, mais ce polytechnicien est un censeur plutôt sévère sur ce sujet<sup>236</sup>. Les deux frères ont enseigné le dessin aux gardes de la Marine de Brest, et il est certain que le cadet n'a suivi aucun ouvrage de construction avant son admission dans le corps<sup>237</sup>.

L'art de la mâture et l'art de la construction navale restent séparés, et les maîtres de la première spécialité, quoiqu'elle soit placée tout en haut de la hiérarchie ouvrière, n'ont pas profité de l'élévation des constructeurs. L'un des maîtres-mâteurs de Brest, Pierre-Marie Barbé (1734-1825) a pourtant été admis à suivre les cours de l'école de Paris<sup>238</sup>. Il se rend en mission à Riga avec puis sans son père pour des recettes de mâts. À son retour de mission en 1776, il sollicite l'octroi d'un brevet d'ingénieur pour

<sup>235</sup> Dossiers individuels des intéressés.

<sup>236</sup> Jean-Marguerite Tupinier, *Mémoires du baron Tupinier (1779-1850), directeur des Ports et Arsenaux*, 1994, p. 39.

<sup>237</sup> Lettre de Briquerville à Hector du 17 novembre 1780, CC<sup>7</sup>-900.

<sup>238</sup> Le développement qui suit s'appuie sur les pièces des dossiers de la famille Barbé, C<sup>7</sup>-15 et CC<sup>7</sup>.

son père et de sous-ingénieur pour lui-même. Versailles reconnaît de la théorie à l'un et des mérites précieux à l'autre, « mais ce serait dénaturer les qualités et les fonctions que de changer ainsi l'état des maîtres-mâteurs ; en même temps ce serait aller contre les règles prescrites que d'admettre à l'état d'ingénieur des gens qui n'ont point passé les épreuves nécessaires et qui ne construiront jamais ». Sartine accorde 2 400 l d'appointements au père (la basse paie d'ingénieur ordinaire) et 1 400 l au fils aîné. Ce dernier obtient une nouvelle augmentation (600 l) en 1781. La même année les maîtres-mâteurs sont distingués par un nouveau titre, constructeur ou sous-constructeur de la mâture, comme les maîtres-charpentiers chargés de constructions quarante ans plus tôt. En 1788 l'aîné des Barbé obtient une nouvelle augmentation de 400 l et en 1788 une nouvelle commission pour Riga. Le ministre La Luzerne cite son nom et lui décerne des éloges dans le grand *Mémoire au Roi* de 1791, alors qu'il ne cite pas celui de Sané, quoiqu'il parle de lui (chapitre 23).

À l'organisation du 1<sup>er</sup> octobre 1792, les deux frères Barbé sont faits, l'un ingénieur-constructeur, l'autre sous-ingénieur ; le père, âgé de 89 ans, obtient le titre d'ingénieur et la retraite correspondante. Le cadet, Jean-Pierre (1747-ap.1808), est promu ingénieur à 2 400 l le 20 janvier 1794, mais Segondat du Vernet (1735-1816) le juge peu propre aux constructions, « auxquelles il n'a jamais travaillé et pour lesquelles il n'a fait preuve d'aucune connaissance de théorie ». Il dirige l'exploitation des bois de mâture dans les Pyrénées et obtient sa retraite en 1808. L'aîné, qui a fait quelques radoubs et constructions, reste à Brest. L'ingénieur Tupinier (1779-1850) l'y rencontre en 1799 : le « vieux » Barbé ne sait que mâter. Il est admis à la retraite en 1806, avec 1 200 l seulement (c'est le maximum du grade de sous-ingénieur, retraite réglée sur celle d'un lieutenant de vaisseau) car les Barbé ont été rétrogradés à l'organisation du 1<sup>er</sup> germinal an IV. Le ministre du Bouchage (1749-1821), qui a connu l'aîné à Brest, porte sa solde de retraite à 2 400 F en 1816 mais, par une conséquence tirée abusive-ment de la loi de finances de 1817, son successeur annule cette dernière distinction.

---