

Du grade, du rang et des fonctions des officiers de la Marine sous l'Ancien Régime,

par Bernard Lutun.

L'auteur de ces lignes a étudié la Marine de manière inattendue dans sa thèse de doctorat intitulée *Une autre Marine (1756-1789). Réforme d'une institution*, soutenue en 2005¹. Il ne devait pas sortir du service sédentaire des ports ni s'éloigner des constructions navales. Il a fallu admettre qu'en suivant ce plan, il aurait fait fausse route car c'est toute l'histoire de la Marine, et surtout du côté militaire, qu'il fallait étayer et parfois même reprendre en sous-œuvre. Heureusement, l'étude d'une bataille navale n'a pas été nécessaire. Presque tout ce qui est nouveau dans ce travail est donc étranger à l'aspect technique du travail dans les ports. Voici quelques résultats en rapport avec le titre de l'article : une présentation très résumée des statuts des officiers et l'évocation de la carrière de quatre de ces officiers afin d'éclairer le propos.

Des erreurs sur des noms, ici des noms de grades, peuvent en cacher de plus graves lorsqu'il s'agit des réalités qu'ils recouvrent. L'auteur, en lisant des récits d'officiers et d'historiens français portant sur la Marine au XVIII^e siècle, n'a pu les rapprocher des mémoires de première importance et en grand nombre qu'il a trouvés dans ses archives et examinés avec soin. Il n'est pas le seul ni le premier à en avoir consulté, mais il est certain que les Français ont beaucoup embelli la réalité, surtout les batailles navales, négligeant plus ou moins le reste, au point qu'il vaut mieux suivre plusieurs officiers anglais ou américains qui y ont pris part ou qui ont su en parler sans trop de parti pris et en ayant de plus la connaissance du métier.

Des officiers de la Marine.

Tout agent permanent de l'État — on dit « entretenu » dans la Marine —, rémunéré sur une base mensuelle ou trimestrielle, est dit officier du Roi. Il y a les officiers civils et les officiers militaires ; les *officiers à brevet ou à commission*, qui ne doivent rien au souverain pour exercer leurs fonctions, et les *officiers titulaires* ou « vénaux », qui ont une finance — c'est un prêt portant intérêt — et un droit annuel, la paulette, à acquitter, ce dernier permettant la transmission des charges en cas de décès. La Marine ne connaît pas la vénalité des offices, l'Armée non plus à proprement parler, sauf les commissaires des guerres. La finance attachée aux grades de capitaine en pied et de colonel n'est pas soumise à la paulette, et il est possible de passer le grade de colonel en étant promu directement de lieutenant-colonel à brigadier. L'inconvénient est qu'en cas de décès prématuré, plus fréquent chez un militaire qui se bat que chez un magistrat, la finance est perdue : plus d'une famille s'est ruinée au service de cette façon. Les officiers titulaires occupent l'essentiel des emplois de justice et de finance. Les militaires ont conservé jusqu'à aujourd'hui *le nom* d'officiers (ou de sous-officiers ou d'officiers-mariniers), de même que les auxiliaires de justice rétablis en titre d'office sous le Consulat.

Tous les officiers du Roi sont divisés en corps et tous les officiers titulaires ont leurs statuts particuliers écrits (sous forme d'édits), ainsi qu'une partie des autres officiers à une

¹ Thèse de l'École des hautes études en sciences sociales, sous la direction de Louis Bergeron. Nous pouvons fournir des exemplaires de la thèse, qui comporte un très important appareil de notes et de références auquel nous renvoyons pour l'essentiel. Elle est longue de 1 000 pages en deux volumes (800 pages de texte et de notes), et nous ne l'avons pas laissé reproduire sur papier par l'A.N.R.T., parce que nous l'avons tant soit peu retouchée en 2010, au moment du dépôt légal, en même temps que nous fournissions une nouvelle bibliographie dépassant l'objet de la thèse.

date variable selon le corps. Certains de ces derniers n'ont eu qu'un statut « coutumier », comme les inspecteurs des manufactures. Les officiers à brevet ou commission sont clairement soumis au *système de la carrière* qui régit encore aujourd'hui les fonctionnaires de l'État français. Les corps techniques se recrutent, à une époque ou à une autre, par concours sur épreuves ; pour entrer dans la robe, il faut avoir des titres universitaires, c'est-à-dire subir des examens (il est vrai que certains diplômes étaient de complaisance). L'avancement des officiers titulaires ne correspondait pas au *système de la carrière*, mais plutôt au *système des emplois* de la fonction publique fédérale américaine : l'emploi ou au moins le premier emploi était dicté par le montant de la finance ou le titre de l'office hérité, et l'on progressait selon les vacances et les moyens financiers.

Nous avons pu retracer le statut général des officiers de la Marine à partir des lois (ordonnances sans adresse ni sceau) qui fournissent, à partir de l'ordonnance générale du 15 avril 1689, les statuts particuliers de chacun des corps. La marine permanente n'existe pas avant Richelieu (1585-1642), mais des officiers entretenus apparaissent dès 1543 au moins. On voit sur les états de solde des « capitaines de marine », qui deviennent des « capitaines des vaisseaux du Roi » et enfin des « capitaines de vaisseau ». L'ordonnance précitée parle de dignités, mais le mot de grade s'impose ensuite.

Un officier des grades inférieurs de la Marine reçoit un *brevet du Roi* : il est dit « officier à brevet ». Tous les officiers de la Marine dont le nom de grade comporte le mot capitaine (sauf les capitaines de flûte) et les officiers civils des grades supérieurs (commissaires de la Marine, ingénieurs, médecins) détiennent une *commission du Roi*. On leur en délivre une, et ils rendent leur brevet. À l'époque, le *Journal officiel* n'existe pas plus que la carte nationale d'identité et, pour se faire reconnaître dans son grade, l'officier dispose d'un beau parchemin, déposé au contrôle du port et qui sert notamment lors des revues. Il n'a pas non plus de compte en banque en général, et le commis du trésorier de la Marine dans le port, officier du Roi lui aussi, officier civil et titulaire, distribue les sommes consignées dans ses rôles à chaque officier et aux autres personnels payés au mois ou au titre d'un armement ou encore aux ouvriers.

Il y a dans la Marine de l'Ancien Régime comme dans l'Armée deux ou trois carrières possibles d'officier militaire selon que l'on est gentilhomme — noble à quatre degrés de noblesse en ligne paternelle, c'est-à-dire comportant l'arrière-grand-père paternel noble ou anobli — ou qu'on n'a pas les quatre degrés voire aucun. Dans l'Armée, on distingue trois classes de gentilshommes, les nobles dits de Cour qui deviennent vite colonels ou généraux et qu'on essaie d'éloigner de l'Armée sous Louis XVI en créant des grades spéciaux pour eux seuls et des barrages, parce qu'ils sont jugés plus nuisibles qu'utiles, les nobles ordinaires mais riches et les pauvres.

La Marine semble recruter indifféremment parmi les nobles des deux dernières classes susmentionnées ; la frontière est matérialisée à l'organisation de 1669 *par le petit et le grand corps*, qui ont des *grades* différents :

Grand corps : *garde de la Marine* (élève-officier) – *enseigne de vaisseau* (jusqu'en 1786) – *lieutenant de vaisseau* – *capitaine de frégate* (1764-1772) puis *major de vaisseau* (1786-1792) ÷ *capitaine de vaisseau* – *chef d'escadre* (contre-amiral après 1789) – *lieutenant général des armées navales* (puis vice-amiral) – *vice-amiral*. De 1786 à 1792, les officiers du petit corps et les enseignes sont fondus en un seul grade, les *sous-lieutenants de vaisseau*. Les gardes, rebaptisés élèves de la Marine, passent lieutenants de vaisseau après six ans de navigation comme les *midshipmen*. Jusqu'en 1792, le grade d'amiral n'est décerné qu'à un officier de la Couronne qui n'est pas marin et dont les fonctions sont judiciaires et administratives, l'amiral de France. Vice-amiral est donc le premier des grades de la Marine, et le plus élevé des trois grades d'officier général sous l'Ancien Régime. Comme on

n'emploie pas le terme d'amiral, un officier général de la Marine commandant à la mer (ou un capitaine de vaisseau à défaut) est dit général (c'est une *fonction*).

Petit corps : *capitaine de flûte* -- [enseigne de vaisseau] – *lieutenant de frégate* – *capitaine de brûlot* – [lieutenant de vaisseau] – *capitaine de frégate* (jusqu'en 1739). Les grades dits intermédiaires sont donc enchevêtrés dans les grades inférieurs de la hiérarchie du grand corps.

Le recrutement normal des officiers de marine du grand corps se fait par les gardes de la Marine, qui franchissent tous les grades avec souvent beaucoup de lenteur, surtout en temps de paix. L'avancement a lieu dans les faits à l'ancienneté, mais il y a du népotisme, et le mérite est souvent contesté par des jaloux et par des officiers qui se figurent que leur avancement doit être dicté par leur naissance. Les officiers de marine sont presque plus jaloux de leur ancien état de garde que de leur noblesse, et ce ridicule peut provenir de leur crainte de perdre leur monopole sur les emplois, ou plutôt de le *reperdre*.

On a compris dès l'époque de Colbert que ce recrutement ne suffirait ni en quantité — au départ (1669) il y a eu un capitaine pour deux vaisseaux et, plus tard, on a entretenu au contraire de nombreux officiers inutiles en temps de paix et qui ne naviguaient pas ou pas assez, plutôt que de les mettre en réforme ou en demi-solde comme dans l'Armée² ou dans la marine anglaise —, ni en qualité, et qu'il était par conséquent nécessaire de s'assurer les services d'officiers supplétifs *pour une campagne*. Ces officiers, dits *officiers bleus*, sont pris dans la marine marchande et compris dans le système d'enrôlement selon la profession appelé Classes de la Marine, rebaptisé Inscription maritime en 1795 et aboli en 1965. C'était la conscription des marins, avec avancement dans cette espèce de réserve et rappels périodiques, Colbert ayant refusé de rafler les oisifs comme les Anglais pratiquaient afin de compléter leurs équipages, et aussi comme Louvois le faisait dans l'Armée. Les officiers bleus peuvent être titularisés dans le grade de lieutenant de frégate, s'ils ont fait la preuve de leur valeur. Le grade de capitaine de brûlot leur est accessible ; il permet d'accéder à de petits commandements, les lieutenants de frégate recevant parfois celui de navires de charge.

L'accès de ces officiers au grade de lieutenant et plus encore de capitaine de vaisseau est très rare, en raison du privilège nobiliaire inscrit dans la loi de 1689 au profit des gardes. L'autorité le fait respecter sous les règnes de Louis XV et Louis XVI, parce que ces monarques sont soumis à de fortes pressions et qu'ils ne veulent pas s'ennuyer à changer la loi. Le grand corps formé sous Louis XIV s'était peuplé par nécessité de roturiers et d'officiers tirés de l'Armée car il fallait meubler les états-majors des vaisseaux. Il s'est « ennobli » petit à petit, et il était devenu presque entièrement noble, si l'on fait abstraction des degrés de noblesse. Notons qu'il y a aussi des nobles voire des gentilshommes dans le

² Les officiers de l'infanterie et des troupes à cheval connaissaient le funeste système de la *réforme* après chaque guerre, quitte à être rappelés à la guerre suivante, non les officiers de la marine, qui suivaient le régime des deux armes savantes, Artillerie et Génie, même pendant de longues périodes d'oisiveté. Nous ignorons la raison de cette différence, mais les anciens Français n'étaient pas forts en géométrie. Choiseul l'ignorait aussi et il aurait voulu supprimer le système de la réforme dans l'Armée. Ce changement n'a pas eu lieu, alors que ce ministre a fait du bon travail de ce côté-ci du militaire. Nous croyons avoir démontré que le militaire de la Marine l'a berné, comme il a berné Sartine quelques années plus tard, et que Louis XV a peut-être bon dos (voir *infra*). L'autorité licenciait des régiments entiers, et ce système n'était bon ni pour le service ni pour les officiers pauvres ni pour les finances publiques qui devaient servir des pensions de réforme. Les ordonnances de 1788 devaient y mettre un terme définitif et, dans leur nouvelle composition, les deux armes principales de l'Armée auraient employé 10 000 officiers seulement et *tous permanents*. Le comte de Guibert (1743-1790) a dénombré sur les registres-matricules 35 000 officiers ou anciens officiers touchant un traitement quelconque, y compris les officiers en activité de service... Cela montre qu'il y avait bien du ménage à faire dans l'Armée, où le génie et l'intelligence du Français s'exerçaient autrement mieux que dans la Marine, indépendamment de la question des côtes protectrices de l'Angleterre, de la noblesse, de la population de la France et de l'instinct belliqueux de son peuple, seule la guerre, a écrit Tocqueville, pouvant encore rapprocher la paysannerie de la noblesse, devenues étrangères l'une à l'autre pour le reste.

petit corps ; c'est parfois une position provisoire, dans l'attente d'une place dans le grand corps. Tel est le cas, parmi d'autres, de Bougainville (1729-1811), du marquis de Capellis (1711-1772) et de Latouche-Tréville (1745-1804), qui provenaient de l'armée de Terre. Ce dernier, un ancien garde, avait quitté la Marine pour l'armée et il est revenu dans la Marine au grade de lieutenant de frégate puis de capitaine de brûlot.

Les états-majors sont donc composés d'officiers du grand corps et complétés par des officiers du petit corps, des officiers bleus et quelquefois des officiers de port et des officiers d'artillerie. Chacun a un *rang d'ancienneté* déterminé par son grade dans la Marine et l'ancienneté dans ce grade. La Révolution a inventé les classes à l'intérieur des grades, et la République les indices. Le rang vaut pour toutes les fonctions d'un même grade dans la Marine (l'artillerie de la Marine fait un temps exception, mais nous n'en parlerons pas). Les officiers de Marine, les officiers d'infanterie de la Marine et de Terre ont eu des équivalences de grades.

En 1692, l'artillerie de la Marine a été formée en corps par mesure de récompense, un corps d'abord plus roturier que noble. Leurs officiers ont eu longtemps des grades intermédiaires par rapport aux officiers de marine et leur service principal était dans les ports. Le corps s'est peuplé de nobles, en partie afin de placer davantage de nobles et donc répondre aux pressions des familles. Il a été séparé une première fois en 1761, puis fondu dans le grand corps en 1767, et séparé à nouveau en 1784 jusqu'en 1792. Il y a même eu alors deux corps d'officiers d'artillerie, un pour le service à terre et les colonies et l'autre, mixte (artilleurs et sous-lieutenants de vaisseau), pour l'encadrement des canonnières sur les bords. Le corps d'artillerie des Colonies a d'abord été peuplé d'officiers de l'artillerie de France changés d'arme, afin de relever le service mal assuré par les officiers de Marine. Désormais et jusqu'en 1909, les deux corps d'artilleurs ont des fonctions semblables pour l'arme et pour le service dans l'Armée et la Marine ou les Colonies.

Les emplois d'*officier de port* ont d'abord été confiés à des officiers du grand corps et non des moins réputés à la mer, puis à des officiers dont les grades étaient assimilés et qui allaient de temps en temps à la mer pour garder une certaine habitude de la navigation, mais qui ressemblaient par leur naissance aux officiers du petit corps. Les officiers de marine et les officiers dits *de vaisseau et de port* forment enfin deux corps séparés de 1776 à 1792. Le capitaine de port, si l'on considère ses fonctions, a autorité sur l'activité portuaire proprement dite : à Marseille aussi, port de commerce plus que port de guerre, c'est un militaire, et Pléville (1726-1805) occupe ces fonctions en pied de 1780 à 1789. L'activité militaire de ce port était faible, même avant la disparition du corps des galères en 1748, et elle dépendait de celle de Toulon, port d'armement de toutes les escadres en Méditerranée. Les mouvements de tous les navires et la police du port forment les attributions principales d'un capitaine de port, hier comme aujourd'hui. L'Amirauté coopérait à certaines d'entre elles. Le carénage était entre les mains du service du port, qui recevait au besoin l'aide d'ouvriers du service des constructions (militaires). Pléville a été chargé de travaux maritimes. L'entretien et la réparation des bâtiments marchands, sur lesquels le service du port n'a pas d'autorité, sont exécutés par des entrepreneurs d'après les ordres des capitaines ou des armateurs.

L'on voit bien la différence entre le grade et la fonction sous l'appellation du grade. Le nombre des fonctions d'un même grade a cru ou déchu dans le temps selon l'organisation du service : ainsi on a vu un corps d'artillerie séparé à partir de 1692, apparaissant ou disparaissant jusqu'à la Révolution, et un corps séparé ou un cadre d'officiers de port fondu dans le corps des officiers de marine. L'encadrement des compagnies franches d'infanterie de la Marine montées en 1690 est confié à des officiers de marine, et c'est aussi l'une de leurs fonctions.

Quelques officiers des *corps civils* sont nobles. Le principal d'entre eux est connu sous le nom de corps de la Plume, l'expression apparaissant pour la première fois dans la prose

ministérielle en 1713 au plus tard. Les attributions des civils et des militaires à terre se chevauchent et créent des froissements de plus en plus gênants dans le service. L'appellation des officiers civils devient péjorative au point qu'on doit la changer en « officiers d'administration de la Marine » en 1765 et séparer les écrivains des commissaires en deux corps, ce qui n'améliore pas la situation des uns ni des autres. Les militaires contestent l'appellation d'officier donnée aux civils et font plier Sartine en 1776. Ils ont évidemment tort : tout agent permanent du Roi est officier et, mieux encore, tous les officiers de la Marine sont munis d'un brevet ou d'une commission ou de lettres de provision pour les généraux, ce qui ne change rien à l'affaire.

Nous pouvons ajouter une règle établie depuis longtemps : *la fonction prime le grade*. Nous en prendrons ici l'illustration dans la Plume, grâce à la précision apportée par le Conseil de marine, qui remplace pendant la Régence le ministre dans l'essentiel de ses fonctions. Chez les civils, les querelles de préséance sont souvent aussi exagérées que chez les militaires. Le Conseil reproche donc au garde-magasin de Rochefort de se dispenser d'obéir à l'officier qui fait fonction de commissaire du magasin général en l'absence du titulaire, sous prétexte qu'un officier ayant une commission comme lui ne peut être subordonné à un officier qui n'a qu'un brevet. Le Conseil applique ainsi le principe en 1718 :

Il doit lui suffire [de savoir] que le Conseil ait donné ordre d'établir un sujet tel qu'il soit pour être obligé de le reconnaître, quand même il n'aurait qu'un simple ordre [c'est moins qu'un brevet], sans s'embarrasser des événements, puisqu'en s'attachant bien lui-même [garde-magasin] à remplir ses fonctions, il est à couvert de tout, vu qu'il n'y a point de concurrence entre les commissaires [ici celui du magasin général, la responsabilité du garde-magasin étant particulière] et lui³.

Il n'y a aucun équipage ni état-major permanent à bord des bâtiments, qui ne connaissent que trois positions : entièrement armés, en cours d'armement ou de désarmement et désarmés. Dans cette dernière position, l'équipement maritime et militaire est rangé en totalité dans des magasins ou doit l'être. Cette façon de procéder est celle qui a cours dans la marine marchande ; elle ne va changer que lorsque la propulsion à vapeur oblige la Marine à tenir les bâtiments destinés à la mer dans un état intermédiaire d'armement, avec une fraction du personnel toujours à bord. Par ailleurs le recrutement de gens de mer dans les Classes pour une campagne n'est pas sans inconvénients pour la cohésion de l'équipage, que les officiers ne choisissent pas sauf exception. Et surtout la composition des états-majors en est remplie, en raison des relations que les officiers entretiennent entre eux, de l'indiscipline et de l'insubordination trop habituelles qui peuvent être une cause parfois déterminante de défaite, même lorsque l'ennemi est inférieur en nombre. De plus leur compétence maritime est longtemps insuffisante en moyenne et ils daignent rarement profiter des possibilités d'embarquement sur des navires marchands que l'autorité leur propose en temps de paix pour leur procurer de l'entraînement. Colbert avait pensé aux états-majors et équipages permanents, mais Louvois (1641-1691) ne voulait pas de troupes propres à la Marine. Il a fallu attendre sa mort pour constituer ces troupes (les compagnies franches de la Marine), mais avec des soldats, sans y associer de matelots... Des officiers y pensent à nouveau au siècle suivant, mais en vain ; nous en dirons quelques mots plus loin.

Louis XIV n'a réglé la question de *l'uniforme des militaires* que dans les troupes, y compris celles de la Marine. Par une ordonnance du 2 mars 1665, il a *permis* aux capitaines et aux lieutenants de vaisseau de porter un « justaucorps de couleur bleue [comme celle de son habit], garni de galon d'or ou d'argent, jusqu'au nombre de quatre », de façon à « les distinguer et à leur donner plus d'autorité dans leur charge ». Cette couleur est dite bleu roi, elle est vive et résulte du mélange du bleu primaire et du noir. La tenue actuelle est plus

³ Lettre du Conseil de marine à l'intendant de Rochefort du 30 septembre 1718, Archives nationales, fonds Marine [désormais AN], A²-24, p. 184.

foncée, et le *navy blue* presque noir. Comme si l'état militaire des officiers de marine était équivoque, il a fallu attendre un siècle pour passer de la permission à l'obligation. Hergé ne s'est pas trompé en donnant une sorte de tenue bourgeoise au chevalier de Hadoque !

L'ordonnance du 14 septembre 1764 oblige les officiers du grand corps (y compris les officiers de port) à s'habiller à leurs frais d'un grand et d'un petit uniforme ; les officiers du petit corps n'ont que le petit uniforme. La différence entre les tenues et les grades réside dans la quantité de broderies dorées et dans la largeur du galon de tresse d'or sur les coutures ; elle se voit sur le ventre (sur l'habit et sur la veste) et sur les poches.

L'uniforme se compose d'un habit bleu roi, doublure, parements, veste, culotte et bas rouge écarlate, l'habit sans panier (sans rembourrage sur les hanches) et les manches en botte (avec des parements comme des revers de botte). Le petit uniforme est le même pour le drap et pour les couleurs, mais l'habit comporte un revers et un collet de drap écarlate (pas de collet sur le grand uniforme, le galon courant autour du cou). Donc l'habit et la veste se boutonnent droit sur le grand uniforme, la veste seulement sur le petit ; tous les boutons sont timbrés à l'ancre. À partir de 1768, tous les officiers de marine portent une (pour les enseignes) ou deux épauettes indiquant aussi leur grade. Le couvre-chef est un tricorne à cocarde blanche. Il n'est pas plus mentionné que l'épée, mais les officiers militaires la portent sûrement ! Le grand uniforme étant ruineux, il n'a jamais été exigé, semble-t-il, et la décision du 1^{er} février 1768 introduit la tenue de fatigue, qui se compose d'un surtout bleu avec épauettes mais sans galon, d'une veste et d'une culotte rouges, afin de ménager le petit uniforme. Cette tenue est celle qui ressemble le plus à l'uniforme actuel dans son esprit. En 1786 puis en 1804, les broderies envahissent la poitrine : si la mesure s'explique en 1804, comment justifier l'ordonnance préparée par Castries, qui sait à quel point la Marine n'a pas besoin de broderies, mais de marins ?

Quatre cas : Petit, Le Pelley, les frères Truguet.

PETIT. Le chevalier de Borda (1733-1799) a fait son apprentissage dans la Marine dans le service du port de Brest, très probablement sous la conduite d'un autre officier de port, Jacques-Jean Petit (1726-1788). Tous deux restent obscurs, même Borda, officier savant qui a laissé peu de papiers et a été peu étudié, même pour son œuvre scientifique. Borda, officier du Génie — on dit ingénieur du Roi jusqu'en 1776 — attiré par le ministre dans la Marine afin de faire profiter cette administration de ses connaissances, est en réalité l'un des officiers les plus importants de l'histoire de la Marine, mais il possédait deux qualités extrêmement rares : il était modeste et discret.

Nous avons trouvé Petit à deux reprises sur notre route, en 1762 et en 1782, par un ensemble de mémoires adressés au premier commis Laurent Truguet (1703-1781) qui a pu les lui demander de la part du ministre et par un ouvrage anonyme de réforme du service militaire qui est un perfectionnement du plan de 1762. Petit s'intéresse beaucoup à l'organisation du service à la mer : ce doit être plus qu'un violon d'Ingres. Il a connu le service des bâtiments civils et celui du port de Brest ; a-t-il beaucoup navigué ?

En 1762, son jugement sur le corps des officiers de marine est sévère mais paraît juste au vu des fautes individuelles et collectives qu'il a commises pendant la guerre de Sept ans et qui ont beaucoup contribué à la perte du Canada et des possessions de l'Inde. Les passages relatifs aux constructions et au corps de la Plume sont aussi bien vus. L'influence de l'auteur sur l'ordonnance particulière de 1765, et surtout sur le règlement de 1786 et l'ordonnance de 1787, tous trois relatifs aux constructeurs de l'État et du commerce, est perceptible, de même que son projet de rationalisation des constructions annonce les plans-types Borda-Sané. Petit ose encore écrire que la Plume est incapable de diriger les travaux et qu'il faut les confier entièrement aux artistes : les constructions aux constructeurs, le service du port aux officiers

de port, le service de l'artillerie aux officiers d'artillerie, les commissaires se contentant de tenir les écritures. La Plume a embarrassé le service des travaux jusqu'à son élimination définitive en 1900...

Petit reste attaché au choix des gardes dans la noblesse, « tant que l'honneur sera le point fondamental de la monarchie »⁴ : il se trouve d'accord avec Montesquieu⁵. Mais on n'en recevra aucun qui ne sache bien l'arithmétique, l'algèbre, la géométrie, la mécanique et le pilotage, et qui n'ait fait trois campagnes, dont deux au long cours *sur des vaisseaux marchands* français et étrangers. Le candidat subirait un triple examen, un examen de théorie à Paris par deux examinateurs différents et deux examens de pratique dans deux ports de commerce. De plus « il sera bien fait, fort, robuste et adroit » car ce sont « les qualités de corps qu'exige cet état ». À titre transitoire, la Marine accueillerait des officiers de valeur issus de la Compagnie des Indes et de la course, afin de « remonter » la Marine avant que les nouveaux gentilshommes puissent occuper tous les emplois. Le système prôné par Petit et quelques autres est donc à l'opposé de celui que l'État a choisi en 1683 et qui a été maintenu jusqu'à nos jours : *l'État recruterait désormais des hommes faits et qui auraient navigué au commerce*. On devine aussi dans ses propos l'influence néfaste de l'esprit des ports de guerre sur des adolescents.

L'enseigne passerait lieutenant après dix ans dans son grade au moins, dont six à sept de navigation et deux ou trois combats. Des lieutenants seraient essayés au commandement d'une frégate après huit ans de grade dont six de navigation, et l'on verrait alors si l'on peut leur confier un vaisseau. Le capitaine de vaisseau ne serait promu chef d'escadre qu'après huit ans de grade et trois combats, et le chef d'escadre ne parviendrait au grade de lieutenant général qu'après avoir enlevé des vaisseaux à l'ennemi ou avoir vaincu une de ses escadres. La prise d'un bâtiment ennemi de même force vaudrait toujours avancement, de même que le sauvetage d'un vaisseau. C'est encore une disposition tendant à faire enfin de la Marine *une force offensive*. Aucun capitaine ne pourra rendre son vaisseau à l'ennemi que de l'avis écrit des membres de son état-major, « afin que le brave ne soit pas puni pour des fautes dont il ne répond pas [...] ; ce cas n'est arrivé que trop dans la Marine. »

Notre auteur est partisan des états-majors et noyaux d'équipages permanents, et son plan est le brouillon le plus proche de celui du comte d'Estaing⁶. Il n'est pas le premier à y avoir pensé. À Colbert (1619-1683) revient sans doute cette invention ou imitation de l'organisation des galères, par la constitution d'unités permanentes. Dans le plan de Petit, chaque vaisseau serait armé en permanence par 3 lieutenants, 6 enseignes et 12 gardes, de façon à limiter à trois le nombre des quarts. À la mort du capitaine, le plus ancien et le plus méritant des lieutenants lui succéderait et serait lui-même remplacé par l'enseigne ayant ces qualités. L'équipage permanent comprendrait 150 grenadiers provenant de l'armée de Terre, 60 matelots et 150 artilleurs, formés en compagnies selon leur spécialité à bord. Ces trois compagnies, placées chacune sous les ordres d'un lieutenant et de deux enseignes, formeraient un bataillon dont le commandant du bâtiment serait le chef, assisté de deux officiers-majors pris dans l'armée de Terre. Le bataillon serait employé à raison d'un tiers du temps à la mer, sur son vaisseau, un tiers du temps au département et un tiers du temps dans les places terrestres. Ce rythme ternaire se trouve dans des projets postérieurs. Négligeant l'obstacle insurmontable de l'avancement dans une marine ainsi fragmentée, Petit escompte surtout que

⁴ L'exposé du « chevalier » de 1782 publié sous le même titre *Essai sur la marine est*, à bien des égards, une amplification du plan de Petit de 1762, et nous le lui attribuons définitivement (nous avons écrit peut-être dans la thèse). L'auteur se présente comme un lieutenant de vaisseau qui a rompu avec son corps et obtenu sa retraite. Le lieu d'impression mentionné est Amsterdam, comme souvent dans les livres publiés sans autorisation. Ce qu'on peut écrire au ministre, sur ordre ou de propre mouvement, on n'a pas le droit de le publier. Le ton n'a pas changé ; le problème reste le même. Nous avons consulté l'exemplaire de la Bnf Lf⁶⁹-17.

⁵ *De l'esprit des lois*, livre III, ch. 7 et livre IV, ch. 2.

⁶ Nous l'avons présenté dans la *Revue historique*, n° 591, juillet-septembre 1994, p. 3-29.

l'attachement du capitaine à son vaisseau le rendra plus soigneux et plus économe des deniers de l'État, qu'il connaîtra mieux ses forces et ses faiblesses et finira par s'attacher à lui, « car les hommes épousent même les choses inanimées ». Le système actuel des affectations et des mutations, déjà ancien, répond à la question posée.

Les changements dans les états-majors à chaque campagne et la subordination limitée au temps d'un armement ne favorisent pas le respect des devoirs, poursuit Petit. La permanence du commandement va forcer les officiers à mériter leur avancement et les enseignes à se laisser instruire. Le capitaine ne peut être présent à tous les quarts, « ainsi sa gloire et sa fortune sont souvent entre les mains de l'officier de quart, et, lorsqu'il aura une autorité permanente sur lui, il l'obligera bien de s'en acquitter ». L'autorité d'un capitaine peut s'étendre à 11 officiers et à 12 gardes ; celle d'un commandant de la Marine dans un port ne peut embrasser 200 officiers et celle d'un commandant de compagnie de 120 ou 150 gardes de la Marine. Ces arguments nous paraissent décisifs, et il est curieux qu'on ait mis tant de temps à le sentir.

Il est d'autres avantages, non moins importants, qui complètent le catalogue de Petit. Avec un chef permanent, plus de cabale pour embarquer ou ne pas embarquer suivant la qualité de la table du commandant ou la douceur du service ; les errements en vigueur ont pour effet d'exiger de l'avancement et d'imposer « des vues particulières à mal conseiller dans l'action », alors que « la gloire, les périls, la fortune, tout deviendra commun *dans peu de temps* ». Autre supériorité, le bataillon songera à soutenir sa réputation, son état-major le soutiendra dans tous les accidents, « et leur intérêt dans le vaste sein des mers sera de paraître toujours avec éclat par terre ». Les troupes de la Marine ne s'amolliront plus à terre, les officiers-majors seront aussi utiles à terre que les officiers de vaisseau sur leur élément. Petit va même jusqu'à écrire que « cette grande différence de terre et de marine s'évanouira [lors des expéditions et des descentes], et on sentira peut-être qu'on sert le même roi » ! Les officiers de marine, en changeant plus souvent de domicile, seront moins tentés de se marier et par là s'énerveront moins, ils n'auront qu'un chef à satisfaire et non cent, et le mérite sera mieux reconnu. Enfin les soldats, après trois ou quatre ans de services, feront de bons matelots pour les manœuvres basses.

La réalisation de ce vaste programme a pris un siècle.

Avant d'en finir avec Petit, nous reproduisons le meilleur plan de Brest au XVIII^e siècle. La conformation des lieux a toujours été une gêne, notamment pour la manœuvre des vaisseaux, et une source d'augmentation de la dépense. On voit que les Français, ici comme à Rochefort, avaient peur de la mer et des Anglais, puisqu'ils préféraient se terrer dans des rivières. À Brest, il aurait fallu établir la base navale à Laninon, à l'ouest de la Penfeld et laisser l'arsenal dans la rivière : on ne s'y est résolu qu'au XX^e siècle. Deux siècles plus tôt, les Suédois, ayant des idées saines, avaient édifié à Karlskrona un port de guerre neuf *et double*. C'est le port de commerce de Brest qui a profité, sous le Second Empire, d'un emplacement véritable à l'est que le port de guerre aurait pu accaparer ; pourtant l'activité commerciale de Brest était secondaire comme à Toulon. En 1788, le ministre La Luzerne (1737-1799) avait réussi à se mettre d'accord avec celui de la Guerre pour la possession du château et, malgré la disette de finances, on avait commencé *de ce côté-ci* un port d'échouage, avec l'intention de former du même côté un nouveau port de guerre dans la rade en des temps meilleurs... Le même ministre, dans son grand mémoire au Roi de 1791⁷, écrit que la France n'a besoin que de deux ports de guerre : Brest et Toulon. Pas un mot de Lorient, que l'État s'est cru obligé de racheter à la Compagnie des Indes, de Rochefort ni surtout de Cherbourg, port de pêche dont les travaux pharaoniques venaient de commencer. Certes le régime des vents a défavorisé Brest jusqu'à l'avènement de la vapeur, en ce qu'on n'entre pas dans le goulet ni n'en sort dans toutes les circonstances. Construit pour une hypothétique invasion de l'Angleterre,

⁷ Mémoire au Roi de février 1791, Marine, fonds des colonies, F³-158.

Cherbourg est devenu superflu et l'on aurait pu limiter son extension au profit des travaux que l'on a fini par faire à Brest. L'intérêt local, le gaspillage des deniers publics et l'électoratisme n'y sont pas pour rien...



Vue partielle du plan Nicolin de Brest (1777). Il ne manque que le chétif faubourg autour de la route de Landerneau, au nord-est. A.M. Brest. Ce plan a été produit à l'appui d'un projet de réseau de conduites d'eau (en vert) devant permettre de lutter plus efficacement contre le feu. L'hôpital maritime a été détruit par le feu l'année précédente, et l'auteur proposait aussi de le reconstruire à Recouvrance, sur le plateau des Capucins (les changements sont indiqués en jaune), en face de l'ancien établissement et sur la rive droite de la Penfeld. Tous les bâtiments teintés en bleu sont ceux de la Marine. L'avant-garde, depuis l'entrée du port, est longue de 600 m de quais ou de rives de chaque côté de la Penfeld, l'arrière-garde s'étend sur 1 600 m, et il y a encore des établissements plus en amont. Après la machine à mâter, qui déborde sur le quai côté Brest (rive gauche), l'on aperçoit le quartier populaire des Sept-Saints puis la forme de radoub de Brest, la Grand-Rue et la rue de Siam (parallèles et en pente toutes les deux), puis, sur une longueur totale de 560 m, les bâtiments du magasin général (avec la tour de l'horloge), de la voilure, de la garniture et du magasin des cordages. Le grand bâtiment au fond

est le bagne, suivi de l'hôpital maritime incendié ; plus bas, sous l'hôpital, commencent les deux corderies, longues de près de 400 m chacune. Les deux premières cales de construction de Recouvrance, ont été couvertes et, sur le plateau des Capucins, à 25 m au-dessus du niveau de la mer, de grands ateliers métallurgiques ont été édifiés à partir de 1841, l'hôpital maritime ayant enfin été reconstruit à son premier emplacement. Les trois formes de radoub de Pontaniou à Recouvrance ont été élevées au XVIII^e siècle aux dépens de la « montagne » de Brest, comme les autres constructions.

PLÉVILLE LE PELLEY. La famille Le Pelley, originaire de Granville, est roturière ; elle comprend des marchands et des capitaines marchands. Du Manoir Le Pelley (1770-1829), neveu de l'officier dont nous allons parler, s'est comporté de telle manière pendant la bataille de Trafalgar (21 octobre 1805) et celle du cap Ortegal (3 novembre) qu'il a été disgracié en dépit de son acquittement par le conseil de guerre qui a jugé les acteurs des deux batailles cinq ans plus tard⁸. Louis XVIII l'anoblit quand même dès 1814 et le crée comte. C'est le premier noble de la famille.

Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805), comme on l'a appelé sous la Révolution — la branche des Pléville se distingue des du Manoir par un nom de terre à l'apparence nobiliaire comme souvent dans la bourgeoisie, surtout chez les possesseurs de fiefs —, a servi comme *volontaire* dans les Classes pendant les guerres de 1744 et 1756 et a été rappelé au service pour des périodes obligatoires. Son parcours professionnel dans la Marine⁹ répond à une règle qui comprend très peu d'exceptions au XVIII^e siècle, mais davantage au siècle précédent : les talents étaient peut-être plus rares, beaucoup de nobles servant dans l'Armée ont été versés dans la Marine, afin d'augmenter les rangs du corps des officiers et se former à leur nouveau service, et il semble bien que le gouvernement savait alors mieux exploiter les talents et récompenser les mérites.

Notre marin est reçu capitaine marchand en 1748, avec un *brevet de l'Amirauté*, après cinq années de navigation et des examens, et a été capitaine de corsaire en temps de guerre avec des lettres de marque du Roi, la course ressemblant à la chasse, comme le Basque Dalbarade (1743-1819) et d'autres officiers de valeur incorporés dans la Marine avant ou pendant la Révolution. La perte de la jambe droite au combat en 1744 ne l'a pas empêché de servir à la mer...

Il a ainsi gravi les échelons de la *maistrance*, a servi comme officier bleu, puis a été titularisé dans le grade de lieutenant de frégate en 1762 et promu capitaine de brûlot quatre ans plus tard. Pléville avait sûrement demandé cette promotion, et l'autorité avait sûrement reconnu sa valeur, parce que l'ancienneté de services ne pouvait être un titre suffisant pour

⁸ Ce comportement rappelle celui de la plupart des commandants à la mer à la bataille des Cardinaux (20 novembre 1759) et de plusieurs à la bataille des Saintes (9 et 12 avril 1782) et d'Aboukir (1^{er} août 1798). Dans cette dernière bataille, l'attitude de deux des généraux surtout, Decrès et Gauteaume, est douteuse : ils sont protégés par Bonaparte, mais celui-ci n'a-t-il pas lui-même déserté en Égypte ? La lâcheté a été le trait saillant dans plusieurs batailles navales, et pourtant les coupables n'ont pas été punis ; à la lâcheté s'ajoutait l'insubordination endémique depuis le ministère de Colbert, qui s'en lamentait. Celle-ci n'a disparu qu'après la défaite de Trafalgar, comme par enchantement. Mais la domination universelle de l'Angleterre s'établissait ainsi pour plus d'un siècle.

⁹ Il est évoqué dans son autobiographie publiée sous le titre : *Mémoires d'un marin granvillais, Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, éd. Chartrain, Le Pelley-Fonteny et Gosset, Saint-Lô, Cahiers culturels de la Manche, 2000.



Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805), représenté en grand uniforme de capitaine de vaisseau, donc après 1779 ; la nature morte au premier plan évoque les travaux qu'il a dirigés à La Martinique avant 1766. © Musée d'art et d'histoire de Granville. On remarque la croix de Saint-Louis avec le ruban rouge sur l'habit et l'insigne de l'ordre de Cincinnatus comportant l'aigle américain en dessous. Le tableau n'est ni signé ni daté. Deux détails le rendent difficile à dater. Pléville porte l'uniforme prescrit en 1764 et décrit dans l'encadré, et non celui de 1786. Il part à la retraite en 1789. Le vaisseau représenté à l'arrière-plan porte la flamme de 1790 : rouge du côté du grand mât, suivi du blanc et du bleu, l'extrémité de la flamme restant blanche. Elle devait être blanche sur toute sa surface depuis 1670, lorsque le vaisseau était commandé par un capitaine de vaisseau, naviguait séparément et sans pavillon au mât. En 1794, l'extrémité blanche est supprimée et les couleurs sont inversées. Peut-être la flamme du tableau a-t-elle été retouchée.

passer officier de marine. Ce n'est pas la paie qui pouvait l'attirer, alors que l'infortune y a conduit plusieurs gentilshommes comme le marquis de Capellis. Officier de l'Armée réformé après la guerre de 1744, il gérait ses domaines lorsqu'il a été compris dans les rafles de bâtiments de commerce pratiquées par les Anglais un an avant la déclaration de guerre en

règle de 1756. Il s'est engagé comme volontaire, puis il est passé dans le petit corps et, plus tard, dans le grand : il était marquis (et bon officier).

Pléville remplit les fonctions de capitaine de port à Fort-Royal (La Martinique) puis à Marseille, où il est affecté de 1766 à sa retraite en 1789. Il passe dans le cadre des *officiers de port* en 1770, alors rameau du corps des officiers de marine dont le service correspond à sa vraie spécialité sans exclure les navigations. Il sert notamment sous les ordres de d'Estaing (1729-1794) au début de la guerre d'Amérique, ce qui lui vaut la croix de l'ordre de Cincinnatus.

Un capitaine de port a autorité sur l'activité portuaire proprement dite : à Marseille aussi, port de commerce plus que port de guerre, c'est un militaire, et Pléville occupe ces fonctions en pied de 1780 à 1789. L'activité militaire du port était faible, même avant la disparition du corps des galères en 1748, et elle dépendait de celle de Toulon, port d'armement de toutes les escadres en Méditerranée. Les mouvements de tous les navires et la police du port forment les attributions principales d'un capitaine de port, hier comme aujourd'hui. L'Amirauté coopère à certaines d'entre elles. Le carénage est entre les mains du service du port, qui reçoit au besoin l'aide d'ouvriers du service des constructions (militaires). Pléville a été chargé de travaux maritimes. L'entretien et la réparation des bâtiments marchands, sur lesquels le service du port n'a pas d'autorité, sont exécutés par des entrepreneurs d'après les ordres des capitaines ou des armateurs.

Le Pelley part à la retraite en mars 1789¹⁰. L'annuaire imprimé de la Marine pour 1789 indique qu'il est toujours sous-directeur du port de Marseille, c'est-à-dire capitaine de port sous un autre nom. Ici sous-directeur est un (nouveau) grade, capitaine une fonction (comme aujourd'hui dans tous les ports). Le mémorialiste joue au contraire sur l'expression de capitaine de vaisseau *pour faire croire qu'il l'a été*. Or, le *cadre* des officiers de port dans le grand corps ou le *corps* du même nom — de 1776 à 1786, sans assimilation de grades, et de 1786 à 1792, avec assimilation et *rang* —. Pléville est promu au grade de « *capitaine de vaisseau et de port* » en 1779 dans le *corps* des officiers de port, et obtient une retraite de capitaine de vaisseau par assimilation de grade.

Il n'a donc jamais été réellement capitaine de vaisseau avant sa retraite. Cette confusion vient aussi de l'histoire : le grade et la fonction étaient déjà distingués sous Louis XIV, mais désignés par les mêmes mots, si bien qu'il y a eu par exemple sous son règne des capitaines de vaisseau placés à la tête du service d'un port (des capitaines de port, pour les fonctions), sous les ordres du commandant de la Marine dans le port, un capitaine de vaisseau lui aussi mais plus ancien, ou un officier général ! De plus, jusqu'en 1776, les officiers de port sont subordonnés à l'intendant, mais les relations d'état avec le commandant et les entreprises de l'Épée sur la Plume les placent peu à peu dans l'orbite du commandant ; les intendants doivent se satisfaire de l'autorité conjointe en 1765, qu'ils perdent en 1776.

Le Pelley est rappelé au service en 1793 au grade de capitaine de vaisseau (enfin !) et sert un moment à la mer : c'est un révolutionnaire modéré, qui avait réussi à calmer l'excitation locale. Il commande une division chargée d'escorter un convoi de ravitaillement bloqué à Tunis, et sa mission est un succès. Son élévation au grade de contre-amiral, puis de vice-amiral, paraît régulière, le Directoire ayant hérité des pouvoirs du Roi dans ce domaine. On a pourtant dit à l'époque qu'un des ministres de la Révolution s'était accordé un grade supérieur pendant son ministère. C'est peut-être une calomnie. Si c'est vrai, alors le reproche tombe sur lui, qui était ministre lors de sa promotion au grade de vice-amiral en avril 1798, parce qu'elle ne peut viser aucun des cinq autres ministres de la Marine issus du corps des officiers de marine pendant la Révolution (Thévenard, Dalbarade, Truguet, (Pléville), Bruix et

¹⁰ La pension de retraite, qui était une grâce accordée aux services exceptionnels ou aux blessures sous Louis XIV, devient peu à peu un droit, comme le prouve le règlement de 1788 et son barème, que nous avons reproduits dans notre étude *1814-1817 ou l'Épuration dans la Marine*, Paris, l'Harmattan, 2005.

Decrès). Il n'est pas fondé, si l'intéressé n'a pas intrigué pour obtenir cette promotion. Ses mémoires ne donnent pas l'idée d'un homme violent ou vindicatif comme Kerguelen (1734-1797), qui a réussi à se faire réintégrer un moment par les jacobins, mais non à faire effacer la condamnation qui le marquait du sceau indélébile du déshonneur nobiliaire. Avait-il des besoins d'argent ? La constitution de 1795 alloue à chaque directeur un traitement annuel de 50 000 myriagrammes de froment, mais n'indique pas celui des ministres, dont les attributions sont fixées par le Corps législatif (art. 173 et 152)... Nous penchons pour une calomnie d'esprits jaloux, qui aura été répandue pour une raison ou pour une autre.

LES FRÈRES TRUGUET. Le rapprochement de la carrière de Pléville Le Pelley et de celle des Truguet s'impose ici. Le grand-père paternel de Laurent-Jean-François Truguet (1752-1839), Pierre Truguet (1664-1725), était simple écrivain de la Marine à Toulon, mais déjà officier (civil) du Roi et donc membre du corps de la Plume. Son père, Jean-François Truguet (1709-1788) a été officier-marinier, puis il a fait carrière en qualité d'officier de port à Toulon. Il a été anobli pour sa conduite lors de la prise de Minorque en 1756 : cette élévation, fait déjà extraordinaire, mériterait une étude en soi.

Le frère aîné de l'officier de port, Laurent Truguet (1703-1781), était un premier commis des bureaux de la Cour intelligent, perspicace, laborieux, ayant l'expérience des ports, mais *sans les préjugés de la Plume au degré habituel chez un plumitif*. Il était très bien renseigné à la fois sur l'état d'esprit des officiers militaires et sur l'organisation des ports, après vingt ans de services à Toulon, et très adroit dans ses rapports avec les trois ministres de la Marine sous lesquels il a travaillé en chef, Berryer, Choiseul et Praslin. Ce parfait commis, donc, a été remarqué par Choiseul (1719-1785) dès son arrivée en 1761, et l'ancien ministre cite son nom dans ses mémoires. Berryer (1703-1762), ministre de 1758 à 1761, lui avait fait préparer, d'après ses propres idées et celles d'un officier de marine obscur, le comte de Narbonne-Pelet (1719-1775), un plan de réforme générale de la Marine dont le premier commis a développé toutes les parties et inspiré plusieurs. Le corps militaire n'a pas oublié la partie du mémoire de Narbonne qui sonnait agréablement à ses oreilles, celle qui concernait la Plume, naturellement, lorsque Bigot de Morogues (1706-1781), fils de l'intendant de la Marine à Brest et officier de marine, le reprend lors du conflit victorieux de 1772-1776 contre le corps de la Plume, dans lequel il commande l'Épée. Berryer et Truguet s'intéressent, grâce à Narbonne, à la manière dont on commence à concevoir, probablement avant l'arrivée au Danemark du comte de Saint-Germain (1707-1778), autre fameux militaire de terre, l'organisation *militaire* de la marine militaire de ce pays. Elle est absolument inconnue en Europe, ou alors oubliée car il y a eu en France un corps des Galères jusqu'en 1748, dont les officiers et équipages étaient attachés à une galère déterminée. Partout en Europe, on arme les escadres comme les flottilles de pêche et les vaisseaux comme les transports de marchandises.

Choiseul, au lieu de cafouiller comme il l'a fait et de ne rien faire en définitive en se cachant derrière Louis XV (« il ne peut y avoir de marine en France », écrit-il dans ses mémoires) aurait dû insister pour faire adopter le plan Berryer-Truguet avec les améliorations proposées par d'Estaing, l'intrus de marque¹¹. D'Estaing, officier d'infanterie, était très bien

¹¹ Choiseul raconte dans le mémoire non daté (AN, G124) qu'il a demandé à Louis XV un travail plus long que d'habitude pour lui exposer son projet pour la Marine un an avant le rapport des ordonnances de 1765 : « J'allais lui lire les moyens que je lui proposais pour corriger ou du moins diminuer [les vices de la Marine], lorsque le Roi m'interrompit avec bonté et pitié, en me disant : "Comment, vous vous êtes donné la peine de travailler autant sur la Marine ?" Il prit alors dans ses mains le mémoire assez volumineux dont je commençais la lecture. Je lui répondis que je croyais de mon devoir, de mon honnêteté et de la persuasion où j'étais de l'utilité de la Marine, de m'occuper sérieusement d'une administration qui m'était confiée ; que je croyais même que, politiquement, la Marine était si intéressante à son royaume que, si j'avais à choisir, je quitterais sans balancer tous les autres départements pour celui-là. "Ne faites pas cela", me dit le Roi, gardant toujours mon mémoire. "Des ministres qui vous ont précédé ont eu comme vous des projets, je les ai laissés faire, ils n'y entendaient rien ; mais à vous, je vous dirai un secret pour que vous ne vous tuiez pas inutilement, et ce secret est qu'il ne peut y avoir de marine en France." Permettez-moi, lui dis-je, Sire, de vous représenter que je ne vois pas

renseigné lui aussi sur l'état moral de la Marine, ayant commencé sa carrière maritime dans les Indes en qualité de corsaire (ou plutôt de pirate, selon les Anglais). Le plan comportait une partition du corps militaire et du matériel en *escadres permanentes* ou organiques et en *escadres opérationnelles* formées pour chaque campagne avec, mesure capitale, *l'affectation permanente des officiers et des officiers-mariniers entretenus (brevetés) à un vaisseau déterminé*. Finie la navigation en famille ou en clan, finies les campagnes à la façon de la marine de commerce, si décriée par ailleurs, finies la désobéissance et l'insubordination entretenues par des campagnes décousues ! La navigation à vapeur a vaincu les résistances intéressées et les préjugés invétérés, et cette forme d'organisation si simple a survécu...

Laurent Truguet est un vieux garçon qui s'occupe à la Cour de son neveu, très doué lui aussi, mais pour la navigation. Il est clair que l'oncle a de grandes ambitions pour lui et qu'il n'oublie pas son frère cadet. Chose encore plus extraordinaire que l'anoblissement, l'officier de port *est entré dans le grand corps directement au grade de chef d'escadre* (contre-amiral) lors de sa retraite en 1776, c'est-à-dire à un grade d'officier général, et nous n'en connaissons qu'un autre dans ce cas après 1715 : c'est naturellement le comte d'Estaing, qui a exercé plusieurs fois les fonctions de général à la mer au grand dam du grand corps. Les deux officiers ont au moins en commun de n'avoir jamais été gardes de la Marine, c'est-à-dire élèves-officiers : ce défaut paraît au moins aussi grave que le manque ou le défaut de noblesse aux yeux de la plupart des officiers du corps noble, et sans doute plus grave. Même le marquis d'Antin (1709-1741), arrière-petit-fils de madame de Montespan, a été garde de la Marine !

L'amiral Truguet, le seul membre de cette famille encore connu de nos jours, est donc le fils d'un officier de port anobli et fait chef d'escadre. Il a été garde de la Marine sans avoir les quatre degrés de noblesse et il devient un champion du grand corps contre la Plume, qui se relève à la faveur de la Révolution : il est donc encore une *exception* à ce double et nouveau titre. Dans son élévation et dans celle de son père, il y a sûrement une part de népotisme, due aux services de l'oncle Laurent, un vice paraissant plus rare sous le règne de Louis XVI, qui préfère récompenser les mérites personnels plutôt que ceux qui sont empruntés à la famille. Mais ce monarque trop faible et trop affaibli était soumis à de fortes pressions de la part de personnes, de familles et de clans agissant sans vergogne. Si on lui reproche par exemple les nominations d'évêques tous nobles, a-t-on sérieusement étudié la valeur de chacun d'eux — il n'y avait que 130 sièges à pourvoir, et plus de 1 200 officiers militaires dans la Marine ou 35 000 officiers ou anciens officiers dans l'Armée — ? Pouvait-il la connaître par lui-même ? Pouvait-il se battre contre un peuple assoiffé de noblesse, contre un Robespierre, qui s'est affublé d'une particule sur l'état des signataires du serment du Jeu de paume, alors que les Séguier ne la portaient pas ? Le pouvoir exécutif prend toujours et de manière semblable des mesures individuelles et collectives dans les corps de fonctionnaires civils ou militaires de l'État à sa nomination, et cela sous leur contrôle.

Truguet était très bien vu dès avant 1789. Sa conduite jusqu'en 1815 a parfois été équivoque, mais cette époque est marquée comme d'autres plus récentes par des revirements qui ne sont pas tous dus à la trahison, à l'opportunisme — on peut sûrement lui en faire grief — ou à l'esprit de lucre. Pléville n'avait pas les mêmes titres que les Truguet dans le système de récompense des mérites de l'Ancien Régime, qui restait marqué par celui des

d'impossibilité et que je vois une nécessité. "Il ne peut y avoir de Marine en France", répartit le Roi et, en me rendant le mémoire, il ajouta : "*Il faut suivre ce qui est, sans innovation*, et ne faites pas la folie de vous mettre en tête de faire une chose à laquelle vous ne parviendrez pas". »

Le ministre se dit convaincu que ce serait effectivement une folie de procurer une marine à un roi qui pense ainsi et se rappelle le tour qu'il lui a joué lors de la réforme de la Guerre. Aussi retire-t-il son mémoire et se borne-t-il à travailler de son mieux au matériel de la Marine, en attendant l'occasion de remettre « un département que le Roi estimait si peu ». Cette occasion se présente peu après, dit-il, et cette indication donne à penser qu'à partir de ce moment, il commence à se désintéresser des affaires de la Marine, ce qui a fait croire à tort que l'ordonnance générale de 1765 et ses satellites, dont on devine le fond, étaient dus à son cousin et successeur le duc de Praslin (1712-1785). Choiseul a-t-il dit la vérité ?

philosophes d'Athènes. Aristote a écrit que la noblesse était vertu d'une lignée¹². Dans d'autres familles de marins, les hommes n'ont jamais voulu servir l'Etat en faisant carrière dans sa marine, et l'on cite toujours et à juste titre l'exemple de Surcouf (1773-1827). On a même fini par comprendre que le bon corsaire ne faisait pas toujours le bon militaire, que la course pouvait nuire aux opérations navales et, pour ces raisons notamment, elle a été abolie par traité en 1856.

La Marine de Louis XVI

Le maréchal de Castries (1727-1800), successeur de Sartine en 1780, descendant de Colbert et ami de Choiseul, est surtout un ami de l'ordre, il en met partout où il le peut, et il ne manque pas d'ouvrage dans la Marine : c'est pour cela qu'il a choisi ce portefeuille et non celui de la Guerre. La Marine traîne depuis trop longtemps sa mauvaise réputation et abaisse la France par son comportement patent ou supposé, quelques succès que lui procure encore l'Armée. Nous avons reproduit plusieurs morceaux de prose terribles à ce sujet, qui ont été imprimés ou sont restés manuscrits, dont ceux de Choiseul¹³, et nous avons écrit qu'il ne restait qu'à les vérifier par les faits, c'est-à-dire par une étude plus honnête des opérations navales. Dès lors, on n'aurait plus à s'en rapporter à des marins ou à des historiens anglais pour obtenir des relations plus vraisemblables.

Castries a réussi à débarrasser la Marine d'une partie de son bois mort, en faisant admettre à la retraite avec ou sans pension (c'est alors, en termes modernes, une *révocation sans pension*) près de 200 officiers, capitaines et lieutenants de vaisseau, ce qui est plus qu'une décimation (le corps comptait alors de l'ordre de 1 200 membres, gardes de la Marine en sus) et ne s'était jamais vu¹⁴. Choiseul en avait éliminé 80, en faisant crier à la Cour, parce

¹² Aristote comprend dans la classe commerçante « ceux qui se livrent aux opérations de vente et d'achat, au commerce de gros et de détail » (*Politique*, IV, 4, 10). C'est la place des artisans dans la cité qui est problématique pour certains : sont-ils ou non des esclaves publics ? (II, 7, 22-23). Le peuple est divers : cultivateurs, gens de métier, commerçants, *gens de mer* (répartis dans la marine de guerre, la marine de commerce, le transport maritime et la pêche côtière). Ce sont des gens *libres* ou citoyens. Il y a en plus le prolétariat ouvrier et ceux qui tiennent leur origine libre d'un seul parent citoyen (IV, 4, 10). Les nobles et les hommes libres ont des conditions voisines ; « ceux dont la lignée est plus noble sont, plus que les roturiers, de vrais citoyens, et la noblesse d'origine, en tout pays, est à l'honneur ; une autre raison aussi, c'est qu'il est naturel que les descendants d'ancêtres meilleurs soient meilleurs car la noblesse est vertu d'une lignée. » (III, 13, 2-3). Platon reconnaît que la cité a besoin de commerçants (*La République*, livre II), mais il veut que l'on punisse le citoyen qui ferait le commerce (*Lois*, livre II). En forçant le trait, on peut dire que le maître est conservateur, alors que le disciple est progressiste. Une république ainsi conçue est aristocratique. Ces maximes continuent de faire beaucoup de tort à la France.

¹³ Les preuves décisives sont dans le rapport au Roi des ordonnances de 1765 (AN, C¹-279), le mémoire justificatif au Roi de la fin de 1765 publié par Calmettes dans les *Mémoires du duc de Choiseul, 1719-1785*, Paris, Plon, 1904, p. 381-414 et dans le mémoire non daté et surchargé par l'ancien ministre AN, G124, sans la préface). René Estienne a recopié la version initiale (avec la préface) de ce dernier dans son mémoire de l'école des Chartes, mais sans l'étudier. Les AN venaient de l'acquérir. Le mémoire de d'Estaing de 1763 (AN, G175), publié dans le numéro de mai 1910 de la *Revue maritime* et celui de Bigot de Morogues à Sartine, alors qu'il était chargé de rédiger le projet militaire rejeté en 1764 (AN, G122), les complètent. Les autres mémoires conservés et les deux séries d'ordonnances imprimées (celles de 1764, la principale étant restée en projet et rangée par erreur dans la bibliothèque de Vincennes où nous l'avons trouvée, et celles de 1765) fournissent le résultat avec une précision qu'on aimerait pouvoir montrer dans d'autres affaires.

¹⁴ L'ordonnance des Classes du 31 octobre 1784 dispose que les capitaines affectés à ce service sont des officiers « retirés » — un terme qui n'était appliqué qu'à des généraux, à partir de 1756, sans que nous sachions pourquoi au juste, mais Gabriel de Bory n'a jamais pardonné à Choiseul de l'avoir compris dans cette catégorie et mis en fait à l'écart à 43 ans, après son rappel brutal de Saint-Domingue — et qu'ils touchent des appointements et non des pensions de retraite. Il y a un point à éclaircir car l'annuaire de la Marine pour 1789 mentionne plusieurs officiers du service des Classes des trois grades d'officier particulier qui sont dits capitaines de vaisseau, etc., et non *anciens* capitaines comme les autres. Pourraient-ils revenir au service ? Plusieurs y sont revenus à l'organisation du 1^{er} janvier 1792, qui consacre la démolition de l'œuvre de Sartine et de Castries du côté militaire. L'ordonnance ne mentionne pas non plus l'interdiction du cumul, et l'on peut supposer qu'un officier militaire

qu'il avait agi brutalement ; c'était la première épuration du corps depuis 1669, et pourtant tous les officiers sauf un avaient obtenu une pension. Celle-ci était déjà *presque* un dû ; le premier *barème* a été officiellement établi par un règlement de 1788. L'épuration a surtout porté sur les capitaines de vaisseau, dont le nombre était très excessif, notamment parce qu'on avait accordé des promotions imméritées à des lieutenants qui avaient fait jouer leur crédit à la Cour¹⁵. Le maréchal a joué sur l'honneur, ou pour mieux dire sur la vanité de ces nobles. En faisant paraître une ordonnance le 28 août 1784 sur la non-activité des capitaines de vaisseau, il a escompté que de nombreux officiers n'accepteraient jamais, ne fût-ce qu'une année, de figurer à l'annuaire (imprimé) sur une liste d'infamie, liste dont il avait annoncé la publication sans donner de date.

La manœuvre a réussi et, pour plusieurs bons officiers perdus, la Marine n'a plus eu à compter avec de nombreux hommes incapables ou dangereux. Quelques officiers compris dans la liste fatale ont prouvé plus tard leur valeur : Castries le concevait ainsi, et ces officiers aussi sans doute. Par contre il a bien écrit à Louis XVI que, parmi la vingtaine de chefs d'escadre supplémentaires, il y en avait peu qu'on pouvait encore *employer sans danger à la mer*. Cette manœuvre visait donc d'autres capitaines, ceux qu'il convenait de ménager et que l'on comptait pour la galerie parmi les officiers en activité de service.

Quoique d'Estaing ait été haï par le corps, celui-ci n'a pas osé lui désobéir : il savait se faire respecter et aider et touchait de trop près à la Cour. Même de Grasse (1722-1788) a été mis en accusation après la cuisante défaite des Saintes. Le corps de la Marine a réussi à orienter le conseil de guerre de Lorient dont ce général avait demandé la réunion à cause des désobéissances qu'il avait alléguées : composé d'officiers de marine, il s'est retourné contre lui après s'être divisé, et ce afin de couvrir ses fautes. Suffren (1729-1788) a eu plus de chance, mais il se battait plus loin et loin des regards indiscrets¹⁶... C'est à la suite de cet échec (le jugement date du 21 mai 1784) dont il n'est pas la cause mais dont il attendait une commotion dans le corps militaire, que Castries, déçu mais non découragé, a pu adopter l'idée des demi-solde au grade de capitaine de vaisseau, mesure connue en Angleterre depuis longtemps dans les deux *grades* de lieutenant (ayant les fonctions de lieutenant sous les ordres d'un capitaine) et de capitaine (sous-entendu toujours commandant, quand on lui confiait un navire), mais impensable dans un corps composé de gens de qualité, tous *égaux* par définition.

Les mécontents parmi les officiers écartés, dont le nombre a dû quand même attirer l'attention, ont attendu pour protester le départ du grand ministre car, ainsi que le dit Bory

retiré qui quitte les Classes quitte le service tout court et touche une pension ou seulement sa pension, alors que les commissaires de la Marine affectés aux Classes sont des officiers civils en activité de service.

¹⁵ Au moment de l'ordonnance du 28 août 1784, il reste 180 capitaines, et la liste d'activité ne doit plus comprendre que 80 noms ; on la complète peu à peu à 80 par des lieutenants qui ont montré leur valeur, leurs connaissances maritimes et leur bon esprit. Soixante capitaines demandent leur retraite, quarante restent dans l'espoir d'être inscrits sur la liste d'activité. Vingt-deux capitaines sont promus chefs d'escadre le 20 août, et trente-trois sont placés dans le service (sédentaire) des Classes, qui est partiellement militarisé.

Les rangs des lieutenants ont été éclaircis eux aussi, et le grade d'enseigne supprimé : Castries veut six ans de navigation réelle pour être fait lieutenant quand on est midship, comme en Angleterre. Une étude nominative serait facile à faire, quoique longue : les archives sont plus consistantes, et Castries a importé dans la Marine le *dossier individuel* institué dans l'Armée en vue des inspections annuelles. La purge de 1762 est plus difficile à étudier, mais, dans les deux cas, on améliorerait grandement les fiches nominatives en carton confectionnées aux Archives nationales. Les résultats des études sur l'organisation de 1669 et sur l'évolution du corps sous Louis XIV sont contradictoires ou au moins confus. L'identité de certains officiers est douteuse, l'état de leurs services, établi à l'époque ou reconstitué de nos jours, manque de précision. Et puis, il n'y a pas que des militaires dans la Marine : il y a aussi des officiers civils, et leur étude ne manque pas d'intérêt.

¹⁶ Des officiers ont été exclus de la Marine pendant la guerre d'Amérique pour faute grave, et Suffren a usé et peut-être abusé de l'autorité déléguée par le ministre pour démonter les capitaines désobéissants et les envoyer à Versailles. De Grasse n'avait pas la même autorité naturelle, pourtant il aurait pu lui aussi démonter des capitaines fautifs : il a été gêné de dire à Castries qu'il n'a pas osé le faire en général, parce qu'ils avaient bien fait le jour d'avant. A la bataille des Saintes (9 et 12 avril 1782), un tiers du grand corps est en ligne, et le petit corps a beaucoup grossi.

(1720-1801), victime de Choiseul d'un autre genre, les ordres d'un maréchal de France sont irrésistibles. Certains ont profité des événements pour s'en prendre à La Luzerne sous prétexte de despotisme ministériel. Le nouveau ministre, membre de la famille de Lamoignon, appartient à la haute noblesse, mais il n'a pas l'autorité de son prédécesseur, surtout à un moment (1790) où personne n'obéit plus exactement. Il savait qu'il fallait faire sauter le verrou de la noblesse, si l'on voulait sortir la Marine de sa situation et la rendre capable de vaincre un jour les Anglais. Il était officier d'infanterie, son prédécesseur officier de cavalerie. Castries avait pensé à Suffren pour lui succéder : jusqu'à ce moment, la Marine avait été abandonnée à des maîtres des requêtes, à une exception près, et l'expérience n'avait pas été probante. Castries a montré dans l'exil qu'il était passé au-dessus de ce qu'il appelait la « convention » du *métier* d'officier militaire, et nous sommes sûr qu'il ne serait pas revenu en arrière, si les circonstances avaient permis une restauration royale de son vivant. Il aurait même bataillé contre Louis XVIII, qui n'avait pas encore compris que l'exclusivisme nobiliaire avait alimenté la Révolution sans profit pour le régime royal.

On se presse pour accéder au grand corps de la Marine tout à la fin de l'Ancien Régime, et La Luzerne (1737-1799) parvient à imposer pour la première fois *un concours d'entrée* en 1788 : un candidat sur quatre est admis, ce qui est beaucoup pour l'époque. C'est le seul qui ait été réservé à la noblesse. Aux Ponts et Chaussées, Perronet (1708-1794) continue d'admettre les fils de bourgeois qui se présentent et pratique par éliminations successives, afin de compléter le corps de nouveaux venus paraissant aptes à ce service. Le Génie, l'Artillerie et les deux corps d'ingénieurs de la Marine connaissent le concours sur la théorie depuis 1720, 1748 et 1786 respectivement, les ingénieurs de la Marine étant recrutés à la façon de ceux de Perronet jusque-là. Depuis 1781 — la mesure a été prise la même année que le fameux « édit de Ségur », qui concerne les troupes à pied et les troupes à cheval et dont le sens a été gauchi —, il faut également être noble au sens de la loi pour accéder aux corps du Génie ou de l'artillerie de Terre, et nous n'avons pas lu que le niveau se soit alors effondré : il y a de la réserve, alors que la Marine peut seulement se vanter du nombre de ses candidats aux places dans le « grand corps ». Il est vrai que les officiers ignorants cachent désormais cette infirmité et que les nouveaux sont soumis à un examen depuis 1764, peu sélectif il est vrai — Chateaubriand (1768-1848) devait le passer à la suite de son cousin, mais le plan des écoles des gardes est alors en cours de changement —.

La bourgeoisie des officiers du Roi des deux catégories et la véritable bourgeoisie commencent à être attaquées de noblesse, au point que certains n'hésitent pas à l'usurper. En réponse, les vrais nobles les imitent en usurpant des titres (au-dessus de celui d'écuyer), que seul le monarque a le droit de conférer. L'anoblissement a été vu, tout à la fin de l'Ancien Régime, comme une manière de mettre les ingénieurs directeurs des services des constructions des trois grands ports au niveau des directeurs de l'artillerie et des directeurs de port dans leurs rapports d'état, autant qu'une reconnaissance de leurs mérites. L'un des leurs avait reçu le premier une distinction inférieure, mais très belle quand même, pour un fait d'armes qui s'ajoutait à des talents hors du commun dans son métier, mais qui n'auraient pas suffi à lui faire obtenir cette récompense militaire : Blaise Ollivier (1701-1746) est le premier ingénieur à recevoir la croix de chevalier de Saint-Louis pour avoir sauvé un vaisseau échoué dans la Charente que tout le monde croyait perdu (cette tâche revenait normalement aux officiers de port). Il ne demandait pas la noblesse, et Louis XV ne la lui a pas été conférée. Trente ans plus tard, l'ingénieur Groignard (1727-1799) est anobli et son salaire augmenté comme celui de certains footballeurs, pour avoir doté le port de Toulon d'un bassin de radoub, moyen très onéreux mais indispensable pour certains travaux sur les coques. En réalité, Louis XVI faisait faire une belle économie au Trésor, parce qu'on avait d'abord promis un million de livres à celui qui parviendrait à réaliser ce nouveau travail d'Hercule ! Si l'on juge la somme astronomique, ou bien outrée par le préjugé, qu'on imagine la gêne et la dépense du transport

aller et retour d'un seul vaisseau pour réparations à Rochefort, en passant par Gibraltar, ou même à Gênes, sans passer par là...

À cette époque, l'inflation des grades n'est pas le seul souci des corps d'officiers *civils* : les ingénieurs-constructeurs veulent être *militaires*, et Castries concède en 1786 l'état militaire, les *grades assimilés* et la médaille *aux titulaires des deux premiers grades* (directeur et sous-directeur des constructions) seulement, en ayant en tête *la militarisation future du corps dans sa totalité*. L'état militaire doit aussi améliorer les relations entre les services du port et avec les officiers de marine, comme la noblesse. Cette militarisation partielle d'un corps civil est une mesure insolite, et surtout une grave erreur en elle-même et par les conséquences qu'elle a eues ensuite sur les travaux des ports. Ces nouveaux « militaires » qui ne naviguent pas dans les faits à la différence des officiers de port, veulent être aussi de *vrais capitaines de vaisseau*. Ils veulent être surtout, à dire vrai, les directeurs des constructions sous l'empire des ordonnances de 1776, les autres ingénieurs en chef étant coiffés par des capitaines de vaisseau, plus ou moins compétents et surtout plus ou moins agréables. Groignard l'est devenu par son bassin, et Gautier (1733-1800) par la conversion de l'anoblissement et du grade conférés par le roi d'Espagne pour services rendus dans les constructions. Ils n'ont eu aucuns services à la mer en tant qu'officiers de vaisseau.

Ici Castries s'en tient heureusement à l'assimilation des grades des ingénieurs militaires : son principal conseiller militaire, le « comte » d'Hector (1722-1808), un très bon conseiller de l'ancienne école, était déjà contre les grades militaires, parce qu'il faut, écrit-il, « proportionner les récompenses aux travaux, à moins qu'il ne fût question, comme chez M. Groignard, de travaux transcendants ». Aussi y a-t-il eu quatre nouveaux nobles, sous condition d'ancienneté, dans un corps qui en comprenait déjà quelques-uns sur les 101 admis de 1765 à 1790¹⁷, mais seulement deux capitaines de vaisseau. Aller plus loin, c'était probablement susciter des murmures à la Cour, et ce n'était pas le moment. Et surtout, c'était accepter dans le corps navigant, qui avait tant besoin de navigations et de navigateurs, des officiers occupés à terre et irremplaçables : une dizaine d'officiers de marine seulement sont passés à la postérité pour les constructions qui leur ont été confiées à l'époque de la voile, ou pour des idées nouvelles dans la construction navale.

¹⁷ En 1800 le corps des ingénieurs-constructeurs a été entièrement militarisé sous le nom de Génie maritime et chaque ingénieur ou élève a reçu un grade équivalent dans la Marine. Même la Plume a été militarisée plus tard dans le siècle ! Nous avons établi et déposé à la BnF une liste des ingénieurs et des élèves admis dans le corps de 1765 à 1967 : ils sont au nombre de 1769 jusqu'à la création du corps des ingénieurs de l'armement.

L'opinion du corps de la Marine est alors en train de changer à certains points de vue, quoique très lentement comme toujours, lorsqu'il s'agit de groupes d'hommes organisés et pouvant se prévaloir de privilèges, de précédents ou de droits acquis même légitimement. Si Castries a fait peur à certains, tous ont compris, entendons ceux de l'ancien corps qui sont restés et ceux qui ont été recrutés après la longue période d'anarchie. Les nombreux mémoires conservés dans les archives montrent que des officiers nobles savaient et écrivaient au ministre dès 1750 que le comportement du corps devait changer. Les ministres l'ont compris eux aussi, et ce que Choiseul a entrevu, Castries l'a entrepris sous le nom de *régénération*, par la loi et par des décisions individuelles et collectives. Il avait même prévu de refondre entièrement l'ordonnance de 1689 et il a réalisé une grande partie de ce programme. Mais il était trop tard, la mise en application était l'œuvre d'une génération et non de quelques années, et ce même ministre a senti le vent de la révolution dès 1785, lorsqu'il décrit le mépris auquel le gouvernement est en butte et l'indifférence apparente du souverain.

La Révolution entraîne le retour temporaire de l'ancien état d'esprit jusqu'à Trafalgar : depuis cette défaite définitive, la Marine n'est plus la même. Castries la voulait obéissante, disciplinée et bien entraînée : elle l'est enfin devenue, et la devise « honneur, patrie, valeur, discipline », surtout pour l'honneur véritable et pour la discipline, correspond à la réalité. Les noms des grades n'ont pas changé, si les fonctions se sont considérablement diversifiées. Et surtout l'esprit n'est plus le même : si les officiers de marine restent formés en corps, parce qu'il ne peut en être autrement chez des militaires, il ne s'agit plus d'un *état* réservé à une classe d'hommes spéciale et plus ou moins motivée et capable, mais d'un *métier* auquel on accède normalement par goût et par concours et dans lequel on progresse par la valeur ou par les résultats.



Intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge du parc, par Joseph Vernet (1714-1789), huile sur toile, 1,65 x 2,65 m, 1754, Musée de la marine à Paris. L'arsenal a fermé ses portes en 1748, et les officiers des Galères ont été incorporés dans le corps des officiers de marine. L'on voit à droite, sur le quai nord, plusieurs galères amarrées en face des bassins du côté sud de l'ancien arsenal : ce sont les dernières, avec celles qui ont été transférées à Toulon. Le peintre a justifié ainsi son parti pris lors de la présentation de la toile au Salon de 1755 : « comme c'est dans ce port que se fait le plus grand commerce avec le Levant et l'Italie, l'auteur a enrichi ce tableau de figures de différentes nations des Échelles du Levant, de Barbarie, d'Afrique et autres. Il y a réuni ce qui peut caractériser un port marchand qui a un commerce très étendu. » Ainsi, il a fait abstraction des constructions subsistantes de l'ancien arsenal du côté de l'orient, dont des bassins, afin de mettre en scène et au premier plan une animation commerciale ; il a peint l'aile sud des bâtiments de l'arsenal (à gauche du tableau), qui fait impression. Ce procédé permet à un artiste de représenter un bâtiment remarquable, lorsque le visiteur ne dispose pas du recul suffisant pour bien le voir de l'extérieur. En réalité l'arsenal a été aliéné par l'État en 1781 et la démolition des bâtiments terminée six ans plus tard. On remarque trois bâtiments de guerre au second plan d'après la dorure des poupes ; la frégate en carénage est entre les mains du service du port, qui reçoit au besoin l'aide d'ouvriers du service des constructions (militaires). L'entretien et la réparation des bâtiments marchands, sur lesquels le service du port n'a pas d'autorité, sont exécutés par des entrepreneurs d'après les ordres des capitaines ou des armateurs.

De l'anoblissement par les talents au Royaume-Uni.

Il n'est pas hors de propos de dire quelques mots du système de l'anoblissement par les talents en Grande-Bretagne. L'essence du régime politique anglais reste à la fois monarchique et républicain. Nous l'avons lu au moins dix fois dans des rapports ou mémoires au ministre rédigés par des officiers qui enviaient ce régime et souhaitaient son adoption en France. Cette note-ci a eu pour idée première le souvenir de l'anoblissement séparé des époux Thatcher, celui du mari ayant attiré l'attention des critiques, parce qu'il comporte l'hérédité, qu'ils croyaient abolie, alors qu'elle est seulement en sommeil. Nous pensons du reste qu'une telle mesure serait anticonstitutionnelle.

Plusieurs ordres de chevalerie comportant la noblesse dans leurs grades ou classes les plus élevés, les gouvernements s'en sont servis pour récompenser des sujets qui ont bien servi leur pays, et non de la manière ordinaire ou à l'ancienneté. L'ordre de l'Empire britannique est celui qui est le plus souvent employé pour récompenser des artistes. Il comprend cinq classes, dont la première est dite Knight ou Dame Grand Cross (effectif limité à 100 à tout moment) et la seconde, Knight ou Dame Commander (845), et il est ouvert aux femmes depuis sa création en 1917. On trouve dans les listes (séparées) de récipiendaires, Alfred Hitchcock, fils d'épiciers (1980), Elizabeth Taylor (2000), Mary Quant (2015) ou Emma Thomson (2018), qui ont accédé ainsi à la *nobility*. Les anoblissements sont autorisés par le souverain et lui seul, et les actes revêtus de sa signature.

Les anciennes formes de l'anoblissement, y compris à titre héréditaire, n'ont pas disparu. La pairie (*peeress*, composée de *peers* et de *baronesses*) et l'état de *baronet* ou de *baronetess* (1 200 titulaires vivants, dont 240 sont également pairs du Royaume), sont les honneurs *héréditaires* subsistants. On croyait que cette noblesse s'éteindrait naturellement par l'absence de nominations nouvelles, que les travaillistes avaient obtenue en 1964 en échange d'une noblesse *viagère*, mais le ménage Thatcher a troublé cet ordre nouveau. Les services éminents de la femme, Margaret (1925-2013) née Roberts, fille d'un autre épicier et d'une couturière, méritaient une récompense éminente. Son mari Denis (1915-2003), homme d'affaires divorcé, n'en avait pas assez, mais le premier ministre a obtenu en partant et apparemment pour lui, le titre de 1st baronet of Scotnet (1991), un titre héréditaire *et le premier décerné depuis 1965*. Maggie avait peut-être le projet de rétablir l'hérédité dans les faits, mais il est difficile de ne reprocher que des maximes gothiques à un homme politique qui a emprunté certaines idées à la gauche, telles l'opposition à la peine de mort ou le droit à l'avortement. Ses conceptions étaient d'origines diverses, et elle a été bien servie par les circonstances. Au décès de son cher Denis, leur fils Mark (1953) est devenu 2nd baronet (sa sœur jumelle est aussi noble que lui, mais sans titre) et ses descendants mâles par primogéniture seront également baronets.

Mrs Thatcher continue de siéger à la Chambre des communes, lorsqu'elle obtient en 1992 un honneur pour ses services, mais sans passer par la voie normale : elle est créée pair du Royaume sous le titre de baroness of Kesteven, mais pair *à vie*. C'est elle que l'on a voulu honorer dès le début, mais il fallu procéder ainsi, parce que, si les femmes peuvent être anoblies, elles ne transmettent toujours pas la noblesse : celle-ci est bien une convention sociale, comme le soulignait le maréchal de Castries. Remarquons encore qu'elle n'a pas porté son titre, préférant qu'on continue de l'appeler madame, même à la Chambre des lords. Colbert, créé marquis de Seignelay, n'a pas davantage porté son titre, c'est son fils qui s'est fait appeler ainsi. Ce système d'honneurs a donné de très bons résultats dans l'ensemble jusqu'à présent, et la majorité des Britanniques y tient : pourquoi en changeraient-ils ?

BIOGRAPHIE. — Bernard Lutun, ancien ingénieur de l'armement, docteur en histoire, a étudié des aspects de la D.G.A., puis l'organisation de la Marine, ses corps d'officiers civils et militaires, et la comptabilité publique en deniers et en matières depuis Louis XIV. Plusieurs de ses conclusions pourraient servir à la réforme des hôpitaux publics.